** Année 1961-1962. — N° 55 S. Le Numéro : 0,50 NF Vendredi 24 Novembre 1961 **

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Edition des DEBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 NF ; ETRANGER : 24 NF
(*Compte chèque postal : 9063.13. Paris.*)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS 15e	POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0,20 NF

1re SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

COMPTE RENDU INTEGRAL — 30e SEANCE

Séance du Jeudi 23 Novembre 1961.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1834).

2. — Loi de finances pour 1962. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1834).

Travaux publics et transports :

Mlle Irma Rapuzzi et M. Antoine Courrière, rapporteurs spéciaux de la commission des finances ; MM. Auguste Pinton, Amédée Bouquerel, Auguste-François Billiemaz et Joseph Yvon, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques ; Victor Golvan, Marcel Brégégère, Gaston Defferre, Jean Nayrou, Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

M. Camille Vallin, Mme Renée Dervaux, MM. Abel Sempé, Edouard Bonnefous, Adolphe Chauvin, Auguste Pinton, François Schleiter, René Jager, Marcel Lambert, Julien Brunhes, Bernard Lemarié, René Dubois, André Colin, Georges Marie-Anne, Guy Petit.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Conférence des présidents (p. 1865).

MM. Etienne Dailly, Guy Petit.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. André Méric.

4. — Loi de finances pour 1962. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1866).

Travaux publics et transports (suite) :

MM. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports ; Antoine Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances ; Auguste Pinton, Abel Sempé, Jean Bardol.

Art. 21 :

Amendement du Gouvernement. — MM. le ministre, Alex Roubert, président de la commission des finances ; Yvon Coudé du Foresto, Amédée Bouquerel, Antoine Courrière, Jacques Soufflet, Auguste Pinton, Roger Lachèvre, Valéry Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances ; Roger Houdet. — Rejet.

Amendement de M. Jean Nayrou. — M. Jean Nayrou, Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances ; M. le ministre. — Rejet.

Amendement de M. Marcel Pellenc. — Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial ; MM. le ministre, le secrétaire d'Etat, Raymond Brun. — Rejet.

Mme Marie-Hélène Cardot.

Amendement de M. Jean Nayrou. — MM. Jean Nayrou, Antoine Courrière, rapporteur spécial ; Auguste-François Billiemaz, le ministre, Jean Bardol. — Adoption, au scrutin public.

Art. 22 :

Amendement de M. Gaston Defferre. — MM. Antoine Courrière, rapporteur spécial ; Auguste Pinton, le ministre. — Rejet.

5. — Renvoi pour avis (p. 1877).

6. — Règlement de l'ordre du jour (p. 1877).

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,

vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance d'hier a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1962

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962, adopté par l'Assemblée nationale (n°s 52 et 53 [1961-1962]).

Deuxième partie : Moyens des services et dispositions spéciales.

Travaux publics et transports.

I. — TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

M. le président. Le Sénat va être appelé à discuter les dispositions du projet de loi concernant le ministère des travaux publics et des transports.

La parole est à Mlle le rapporteur spécial de la commission des finances.

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget des travaux publics, dont nous abordons ce matin l'étude, est un des budgets civils les plus importants.

Les dépenses ordinaires au titre de ce budget s'élèvent en effet à 2.832.184.750 nouveaux francs. Les dépenses ordinaires sont en augmentation par rapport à 1961 d'un peu plus de 200 millions, soit une majoration des dotations budgétaires de 8 p. 100. C'est une majoration qu'on retrouve sensiblement dans la plupart des dotations budgétaires et, dans une certaine mesure, elle est au niveau des majorations de dépenses qui résultent aussi bien de l'accroissement des rémunérations que des fournitures.

En ce qui concerne les dépenses en capital de ce même ministère, les autorisations de programme inscrites au budget de 1962 s'élèvent à 350.200.000 nouveaux francs. Elles sont donc en valeur absolue en diminution par rapport à 1961 puisqu'elles avaient atteint, cette année, 377.741.000 nouveaux francs. Mais si l'on compare les dotations au titre des autorisations de programme pour 1962 avec celles de la loi de finances pour 1961 lors de son vote, on arrive à un chiffre sensiblement équivalent.

Je me bornerai donc à commenter l'importance de ces dotations au titre des dépenses en capital et à formuler le souhait — je suis sûre que M. le ministre des travaux publics ne le trouvera pas déraisonnable — que, au titre des autres documents financiers qui seront soumis au Parlement, soit avant, soit au cours de l'année budgétaire 1962, le Gouvernement admette la nécessité de procéder précisément dans ce secteur vital pour notre pays à des rajustements budgétaires.

Les crédits de paiement sont, eux, en augmentation par rapport à 1961 puisqu'ils atteignent 390 millions de nouveaux francs. Si cette somme est sensiblement identique à celle de 1961, c'est que pour 1961 il y avait lieu de considérer que 66 millions de nouveaux francs représentaient des crédits de réparation pour dommages de guerre au titre de la S. N. C. F. qu'on ne retrouve plus je crois dans le budget ou en tout cas pas aussi importants dans le budget de 1962.

Comme on le voit le budget des travaux publics est important par la masse budgétaire dont il est doté. C'est un budget qui nous concerne tous. Il nous concerne dans notre vie professionnelle, dans notre vie sociale, dans notre vie familiale. Les responsables de collectivités locales que nous sommes tous ici au Sénat savent bien qu'il n'y a pas, pour l'équipement des collectivités locales dont ils ont la responsabilité, de budget qui ait à ce titre une importance, je ne dirai pas supérieure, mais aussi grande.

Le budget des travaux publics n'est d'ailleurs pas seulement un document qui mérite l'attention, l'intérêt des assemblées parlementaires. Je voudrais aussi souligner je crois, et vous ne me démentirez pas, monsieur le ministre, que le budget des travaux publics est l'un des budgets particuliers de notre pays qui intéresse l'homme de la rue. Vos projets, vos difficultés, vos échecs ou vos réussites relèvent du domaine public. Cette remarque suffirait à elle seule à justifier que l'intérêt que nous portons aux dotations budgétaires qui sont les vôtres et que vous trouverez peut-être excessif et trop pointilleux et qui a sa résonance dans l'opinion publique que, nous, parlementaires, nous avons le souci et le devoir, à la fois de représenter, d'informer et de défendre.

Si nous abordons la discussion de votre budget avec une assemblée clairsemée,...

M. Gaston Defferre. Pas tellement ! (*Sourires.*)

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial...* n'y voyez pas, monsieur le ministre, un signe de désintéressement de la part de nos collègues. Je veux, au contraire, souligner que les conditions dans lesquelles se déroule la discussion budgétaire place tous nos collègues dans une situation fort difficile, mais je sais, ne serait-ce que pour avoir consulté la liste de ceux de nos collègues qui ont l'intention d'intervenir dans ce débat, que votre budget fera, dans cette assemblée, l'objet d'une discussion étendue et intéressante par la qualité des interventions que nous allons entendre.

La compétence et la qualité de ceux de mes collègues qui ont l'intention d'intervenir dans ce débat vont simplifier ma tâche, car il y a là aussi un aspect de notre discussion dont on peut préjuger d'ores et déjà que, quelle que soit la formation politique à laquelle nous appartenons et quelle que soit la situation géographique du département que nous représentons, nos opinions, à quelques nuances près, seront, dans la plupart des cas, convergentes.

Il y a beaucoup à parier, monsieur le ministre, que nous allons faire un front unique pour essayer de vous arracher des dotations supplémentaires ou, si vous le souhaitez, pour vous donner, vis-à-vis de vos autres collègues du Gouvernement, en particulier vis-à-vis du ministre des finances, peut-être plus de poids et d'autorité pour réclamer les compléments de crédits que nous estimons indispensables.

En tout cas, c'est dans cet état d'esprit que la commission des finances a abordé et examiné votre budget.

J'ai rédigé au nom de la commission des finances un rapport écrit que je me suis efforcée de faire aussi précis que possible. Je ne vous en infligerai pas la lecture, car cela serait fastidieux et demanderait un temps précieux qu'il est souhaitable d'utiliser dans la discussion générale ou dans celles des chapitres et des articles de votre budget. Je me bornerai donc à faire des commentaires sur les aspects les plus significatifs des documents budgétaires que nous étudions aujourd'hui.

Monsieur le ministre, votre budget de 1962 ressemble comme un frère jumeau à votre budget de 1961. Il présente avec lui tellement d'analogies, de ressemblances, et puis il comporte, je dirai, hélas ! les mêmes regrettables insuffisances ! Je dois donc faire effort pour ne pas courir le risque de vous infliger une deuxième édition de mon rapport de l'an dernier. Aussi ne m'étendrai-je pas beaucoup sur l'analyse des documents budgétaires pour ne pas tomber dans ce travers fâcheux et désagréable.

C'est pourquoi je passerai, par exemple, rapidement sur les conditions dans lesquelles votre administration centrale et l'administration des services des ponts et chaussées aborde la troisième étape de cette réforme que vous avez justement décidée en 1960.

La troisième étape de cette réforme comporte, comme les précédentes, des suppressions d'emplois qui aboutissent, en définitive, à des réductions de crédits au titre des rémunérations qui ne sont pas négligeables puisqu'elles atteignent le montant de 742.995 nouveaux francs.

Outre ces suppressions d'emplois, vous poursuivez — ce qui nous paraît beaucoup plus important et intéressant — une transformation profonde dans les structures et dans les services. D'une manière générale, vous renforcez l'encadrement et vous réduisez le plus possible les effectifs du personnel d'exécution.

Cette réorganisation concernant le nombre et la qualification des agents, qui s'accompagne de transformations profondes dans les méthodes et d'une mécanisation des services aussi poussée que possible, a déjà commencé et continuera sans doute à produire des effets favorables.

C'est pourquoi, dans l'ensemble, votre réforme, qui a été favorablement accueillie lorsque vous l'avez annoncée, continue — c'est une chose assez rare pour qu'elle vaille la peine d'être soulignée — à intervenir à la satisfaction quasi générale, à la fois de vos personnels et plus encore peut-être des usagers de vos services au premier rang desquels se placent — je ne l'oublierai pas — les collectivités locales, qu'il s'agisse des départements et des communes, qui sont de plus en plus amenés à faire appel aux conseils ainsi qu'à l'assistance technique de vos services départementaux.

Dans ce concert de louanges et de félicitations, je pense que vous ne considérerez pas que j'apporte une fausse note si je me fais l'interprète, parce que je crois leur demande raisonnable et juste, des petits personnels d'exécution.

Je pense plus particulièrement aux agents de travaux et aux conducteurs des travaux publics, dont un grand nombre d'emplois ont été supprimés et qui souhaiteraient que, dans l'application des mesures en cours, vous teniez compte, à la fois, de leur valeur, de leur dévouement à votre administration, de leurs légitimes aspirations et que vous ne leur donniez pas le sentiment, alors que l'on assiste à un mouvement général de revalorisation de la condition des fonctionnaires, que seuls les petits personnels de votre ministère courraient le risque de se voir, je ne dis pas un peu sacrifiés, mais moins bien traités que l'ensemble des autres administrations.

C'est pourquoi je pense qu'avec l'esprit d'équité que nous vous connaissons tous, vous vous efforcerez, avec vos collaborateurs dont un certain nombre sont ici présents, de faire en sorte que le plus grand nombre possible de conducteurs T. P. E. qui sont au dixième échelon — il s'agit des agents les plus anciens et les plus méritants — puissent accéder au grade de conducteur principal.

De même, d'une manière générale, je ne doute pas que vous vous efforcerez d'améliorer la situation des agents de travaux en créant ou en étendant le cadre des agents de travaux spécialisés ou des agents de travaux chefs d'équipe dont il serait souhaitable que les échelles indiciaires soient quelque peu majorées.

Il s'agit certes là de questions de détail, de questions mineures, mais dans la mesure où vous avez, ce dont je ne doute pas, l'ambition de voir votre réforme apparaître comme une réussite complète, je suis persuadé que vous aurez à cœur de faire en sorte que l'ensemble du personnel employé dans votre administration n'ait que des raisons de se féliciter de l'esprit d'équité qui y règne. Ainsi aura-t-il des raisons supplémentaires de tout faire pour que le corps des ponts et chaussées continue à figurer parmi les corps d'élite de la fonction publique.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de l'intérêt que vous avez bien voulu porter à ce problème qui, comparé à d'autres beaucoup plus importants que nous allons être amenés à évoquer au cours de la discussion de ce budget, n'en présente pas moins, sur le plan humain et sur le plan psychologique, surtout dans les circonstances actuelles, un intérêt tout particulier.

Si, tournant la page, je poursuis l'analyse des crédits de votre budget — dont j'ai déjà dit qu'ils étaient quelque peu majorés par rapport à l'année dernière — je porterai un jugement raisonnable — en tout cas, je souhaite que cette appréciation soit objective en disant que vu sous l'angle adminis tratif, vu sous l'angle purement comptable, votre budget en 1962 — tout au moins sa préparation — pourrait justifier une certaine satisfaction de la part de ceux qui ont été chargés de l'établir.

Il est exact — je le reconnais bien volontiers — que les dotations budgétaires qui vous seront accordées vous permettront, comme en 1961, d'assurer l'expédition convenable des affaires courantes. La machine administrative, dans votre ministère, pourra tourner, je crois, sans à-coups trop sérieux.

Quant à la loi de programme de 1959, qui absorbe la quasi-totalité des autorisations de programme consenties au titre de l'année 1962, à en juger par l'étude des dotations spéciales prévues pour chacun des services de votre ministère, elle sera appliquée correctement.

Je voudrais tout de suite marquer un regret. Les mesures nouvelles que vous avez pu inscrire à la suite des dispositions déjà arrêtées dans la loi de programme représentent un effort beaucoup trop timide pour ajuster l'équipement des différentes infrastructures de votre ministère au niveau des besoins. Nous aurions — et vous aussi sans doute, monsieur le ministre — souhaité que la « rallonge » qui vous a été consentie à ce titre soit beaucoup plus importante.

En résumé, vous êtes à la tête d'une bonne et solide administration. Vous pouvez avoir la satisfaction d'être assuré du concours d'un corps d'élite que le secteur privé vous envie et qu'il essaye d'ailleurs de débaucher.

Nous, administrateurs locaux, nous sommes heureux de profiter de cette occasion pour vous dire à quel point les concours qui nous sont apportés par les fonctionnaires de votre administration constituent un élément précieux de la bonne exécution des programmes d'équipement que nous voulons mettre en œuvre. J'indiquerai également bien volontiers qu'en dépit des moyens très limités qui vous sont alloués les réussites techniques de votre ministère sur le plan national ne sont point négligeables.

Je puis donc vous dire dès à présent, monsieur le ministre, que la commission des finances du Sénat se propose, à la fin du débat budgétaire, de recommander à notre assemblée le vote positif des crédits de votre ministère, en tout cas ceux qui concernent — il faut que j'apporte cette précision — les travaux publics, les transports et — je le dirai tout à l'heure — le tourisme.

Donc, si au cours de la discussion des articles, nous demandons certaines modifications, même si nous sommes amenés — à moins que vous nous apportiez les apaisements que nous souhaitons — à proposer la disjonction, au chapitre 31-01, de l'article 7 et, au chapitre 31-11, de l'article 4, cela, je le répète, ne concernera que des questions de détail car, pour l'ensemble, nous vous donnons acte que votre projet a été préparé avec le souci de tirer le meilleur parti des dotations budgétaires qui vous sont allouées.

Maintenant que je me suis acquittée de ce devoir — je l'ai d'ailleurs fait de très bonne grâce — je dois, dans une deuxième partie de mon rapport, remplir un autre mandat.

J'espère que vous écouterez l'expression de notre déception relative à l'absence de perspectives pour l'année 1962 dans le même esprit que celui qui nous a conduit à présenter les critiques et à souligner les insuffisances que nous avons constatées.

En cette fin d'année 1961, à la veille de 1962, nous pouvons moins que jamais taire notre inquiétude en constatant l'évolution de la politique gouvernementale en matière d'équipement des principales infrastructures de notre pays. L'écart est trop grand entre les déclarations les plus solennelles de ceux qui détiennent les responsabilités les plus lourdes — ils accomplissent ainsi leur devoir et c'est ce que le pays attend d'eux — lorsqu'il soulignent la volonté du Gouvernement de travailler à la grandeur de la France, à son expansion et les moyens accordés. Nous ne comprenons pas comment on pourrait justifier une politique qui ne donne pas à ce pays la possibilité d'atteindre les objectifs qui sont assignés et qui sont d'ailleurs parfaitement justifiés.

Nous percevons, à propos de l'étude des crédits qui relèvent de votre ministère, les signes avant-coureurs de ce qu'on pourrait appeler un décrochage dont le temps qui passe accroît, à n'en pas douter, les dangers.

Nous nous inquiétons, en particulier, de constater que la participation de la France au Marché commun risque de ne pas apporter à notre pays, à notre industrie, à notre commerce et à notre agriculture, les possibilités de développement que nos partenaires trouveront dans la politique commune, cela parce que dans la plupart des cas les structures de notre pays ne sont pas au niveau des besoins.

Ce n'est pas vous, monsieur le ministre, que la commission m'a chargé de chercher à convaincre. Vous êtes connu pour vos convictions européennes et nous savons, parce que la presse en rend compte fréquemment, que vous êtes, parmi les membres du Gouvernement, l'un de ceux qui prennent la part la plus active aux conférences qui réunissent les ministres des pays du Marché commun. Vous siégez avec beaucoup d'autorité à la conférence européenne des ministres des travaux publics des Six. Par conséquent, vous connaissez mieux que nous tous les insuffisances en valeur absolue des structures dont vous avez la charge eu égard à celles dont les autres pays du Marché commun ont déjà pris soin de se doter.

Un deuxième motif d'inquiétude se fait jour lorsque nous examinons votre budget. Nous constatons qu'au titre de cette année 1962, qui marquera le début du IVᵉ plan d'équipement, le budget ne vous fournit pas, apparemment du moins, les moyens d'entrer dans une phase nouvelle.

Je ne voudrais pas, par anticipation, ouvrir un débat sur ce que seront, lorsqu'il sera définitivement arrêté, ses différentes dispositions. Nous en reparlerons puisque les journaux nous assurent que nous allons en être saisis avant la fin de l'année. Mais, si IVᵉ plan il y a et si des dispositions positives sont déjà envisagées et arrêtées, permettez-moi de vous faire part de notre inquiétude, je dirai même de notre désarroi, à la constatation que, dans le fascicule budgétaire que nous étudions aujourd'hui, on ne trouve rien qui puisse être considéré comme un accroissement de l'effort déjà entrepris au cours des années précédentes.

Je ne vais pas, sur ce point particulier, énumérer tous les postes de votre activité. Je pourrais en particulier — ce serait trop facile — souligner que l'équipement de nos ports maritimes, de nos ports de commerce ne paraît pas, pour la première année en tout cas du IVᵉ plan, signifier qu'un effort plus important, un effort spécial sera entrepris.

C'est là quelque chose de singulier, si l'Europe doit être un tout, si l'Europe doit être une association dans laquelle chacun des pays participants entrera avec les éléments qui lui sont le plus favorables. Comment concevez-vous donc, monsieur le ministre, que la France qui est, de tous les pays du Marché commun, celui qui est le plus ouvert sur les mers libres, puisque nous avons des ports à la fois sur la mer du Nord, la Manche, l'océan Atlantique et la Méditerranée — notre posi-

tion géographique et unique au regard des autres pays du Marché commun — paraisse gâcher au départ, en tout cas apparemment — et je serais satisfaite si vous pouviez nous dire qu'il en va autrement — l'atout important que pourrait représenter un meilleur équipement de nos ports maritimes dans la grande compétition du Marché commun.

Dans un autre domaine de compétence, je voudrais souligner devant le Sénat tout entier à quel point notre réseau de voies navigables intérieures n'est pas à la hauteur de nos besoins.

Mme Marie-Hélène Cardot. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* Je sais bien que, dans votre projet de budget, vous avez inscrit, au titre des crédits d'entretien des voies d'eau, 63.448.000 nouveaux francs, soit une augmentation de 9 p. 100 par rapport à ce que vous aviez l'année dernière. Vos dépenses en capital accusent, elles, un accroissement un peu plus sensible, puisqu'elles passent à 141 millions de nouveaux francs contre 130 millions en 1961.

Quelle est cependant la situation qui se cache derrière ces chiffres, ces dotations budgétaires ? La voici. Nous avons près de 8.000 kilomètres de voies fluviales. Sur ces 8.000 kilomètres, 617 seulement, soit 7,8 p. 100, sont accessibles aux bateaux d'un tonnage supérieur à 1.000 tonneaux. Par contre, 79 p. 100 de notre réseau de voies navigables, soit 6.164 kilomètres, ne sont accessibles qu'aux bateaux de moins de 300 tonneaux. On ne peut tout faire, il est vrai. Mais si nous persistons à n'investir, au titre des voies navigables, que 0,1 pour 100 de notre revenu national, notre réseau intérieur de voies navigables continuera à être le plus mal équipé de tous les pays d'Europe.

En effet, dans le même temps où nous connaissons la situation que je viens de rappeler, l'Allemagne de l'Ouest a un réseau de 5.000 kilomètres de voies navigables, dont 3.662 kilomètres, soit 60 p. 100, accessibles aux navires de gabarit européen et seulement 650 kilomètres qui ne sont accessibles qu'aux navires de moins de 300 tonneaux. C'est bien fâcheux, mais la comparaison entre l'équipement de l'Allemagne de l'Ouest et l'équipement de la France fait ressortir une situation inversée d'un pays à l'autre et, comme la comparaison nous est défavorable, vous comprendrez que nous le regrettions plus particulièrement. (*Très bien ! sur divers bancs.*)

La petite Belgique, qui a 1.819 kilomètres de voies navigables, possède 25 p. 100 de son réseau ouvert aux navires de gabarit européen. Il est vrai que la Belgique consacre 0,8 p. 100 de son revenu national — c'est-à-dire huit fois plus que la France — à ses travaux d'équipement en faveur de son réseau fluvial.

Quant aux Pays-Bas, ils sont de loin, compte tenu de leur petite superficie, les plus en avance et les plus favorisés. Il n'y a là rien d'étonnant alors, à ce que ce pays, et notamment le port de Rotterdam, soit en train de canaliser à son profit la plus grande partie du trafic européen de marchandises.

En conclusion, je ne crois pas exagéré de dire qu'au titre des voies navigables, la France est de loin le pays le plus en retard d'Europe. Si le IV° Plan, que vous connaissez bien et que nous allons étudier dans quelques semaines, ne prévoit pas un effort particulier dans ce domaine, la situation deviendra catastrophique et cela aura des conséquences incalculables sur l'exécution de tous nos plans de modernisation et d'équipement.

En disant cela, vous comprendrez certainement que je songe à un projet qui, au cours des derniers mois, a soulevé, dans les milieux les plus divers, des polémiques et des discussions passionnées. Je représente une région qui, tant du point de vue économique que du point de vue géographique, est directement intéressée à la réalisation de l'axe fluvial Rhône-Rhin. Mais je n'en parle que pour mémoire, alors que la commission des finances est unanime pour souhaiter qu'en ce qui concerne ce grand projet on se décide à faire, alors qu'il est encore temps, l'effort nécessaire ; c'est parce que je ne voudrais pas affaiblir la valeur des arguments qui plaident en faveur de la voie d'eau, ni que vous pensiez, monsieur le ministre, que je suis partisan de la voie fluviale pour obéir à des préoccupations qui tiennent davantage à la défense des intérêts des populations que je représente qu'à mon rôle de rapporteur de la commission des finances.

Mais en fait, si j'observe cette discussion dont je suis sûre que vous me saurez gré, c'est aussi parce que j'ai l'assurance que la plupart des orateurs qui ont l'intention d'intervenir dans ce débat se proposent, eux, de développer d'une façon beaucoup plus vaste cet aspect du problème que nous devons tout naturellement évoquer et examiner à l'occasion de la discussion de votre projet de budget. Je souhaite donc à mes collègues qui viendront, sur ce point, compléter mon rapport le plus grand succès dans leurs interventions.

Il me faut aussi vous parler de la situation de notre réseau routier, parce que sur ce point aussi la commission des finances souhaite qu'un débat aussi large que possible soit ouvert.

Commençons par les routes nationales, pour lesquelles vous inscrivez dans votre budget 277 millions de nouveaux francs au titre des crédits d'entretien, soit 20 millions de plus que l'an dernier. Nous remarquons — et en cela, nous ne pouvons que vous approuver — que vous faites le maximum d'efforts pour atteindre ce niveau minimum de 300 millions de nouveaux francs qui a été reconnu indispensable par tous pour assurer l'entretien, je ne dirai pas satisfaisant, mais à peu près convenable de notre réseau de routes nationales. Les dépenses en capital dans ce même domaine s'élèvent à 30 millions de nouveaux francs. Elles ne concernent que des réparations d'ouvrages endommagés en diverses circonstances et notamment par les inondations.

Enfin, au titre du fonds routier, vous inscrivez, pour la tranche nationale, 698 millions de nouveaux francs dans lesquels il faut compter 30 millions de nouveaux francs destinés à la réparation des ponts détruits.

La tranche communale, me direz-vous, est plus particulièrement du ressort de votre collègue, M. le ministre de l'intérieur, mais le budget des travaux publics intéresse l'homme de la rue et, pour ceux qui sont les utilisateurs des routes, il n'est pas toujours facile de partager équitablement les responsabilités. La tranche communale, avec 47,5 millions de nouveaux francs, est en diminution de 10 millions de nouveaux francs par rapport à ce qu'elle était l'année dernière.

La situation qui résulte de l'état actuel de notre réseau routier est trop connue pour que je sois obligée d'y insister longuement. Je dois tout de même rappeler que le nombre des accidents de la route est en progression constante et nous savons qu'il vous inquiète, comme il nous inquiète tous. On a, en effet, compté en 1960, 8.215 tués, 185.031 blessés. L'année 1961 n'est pas terminée, mais il faut redouter, hélas ! une augmentation importante de cette liste déjà longue.

Je sais bien que l'on peut à juste titre incriminer les excès de vitesse, les imprudences ou les maladresses des conducteurs et, sur ce point particulier, l'effort que vous faites pour assurer une meilleure sécurité sur la route est suivi par nous tous avec beaucoup d'intérêt et de sympathie. Les dotations que vous avez inscrites à votre budget précisément pour augmenter la sécurité sur la route, en coordination avec les organismes spéciaux, reçoivent bien entendu toute notre approbation.

Mais s'il est vrai que l'accroissement du nombre des accidents dont sont victimes un trop grand nombre de nos concitoyens est dû pour une grande part à des fautes et à des excès, ce n'est pas là la seule explication. Il y en a une autre, et celle-là est une explication technique.

Vous savez bien — vous l'avez déjà reconnu à différentes reprises, mais je ne veux le rappeler que pour mémoire — que, faute d'un entretien et d'une modernisation suffisants, 50 p. 100 de nos routes nationales ne sont pas adaptées à leur rôle et que chaque fois que l'on ne peut pas améliorer tel carrefour, tel virage ou tel profil de route, on prend par là-même, malgré soi, la responsabilité d'accroître les accidents de la route.

Il y a ensuite ce que vos techniciens appellent les points noirs qui se situent dans la plupart des cas à proximité des grandes agglomérations ou des grands centres industriels, et sur certaines voies à grande circulation. Ces points noirs, à la disparition desquels vous paraissez vous attacher sérieusement, représentent non seulement pour la sécurité de nos concitoyens mais aussi pour son économie, un danger considérable.

La plupart de nos grandes villes et même des villes d'importance moyenne commencent à être menacées d'asphyxie. Certains jours, à certaines heures, des files très longues de voitures attendent la possibilité de passer et perdent ainsi un temps précieux. Ce n'est pas seulement à la sortie des villes et des grandes agglomérations que l'équipement routier a besoin d'être amélioré, il en est de même dans les rues de nos villes et de nos villages ! Ce n'est pas seulement à Paris qu'en cas d'incendie certaines voies ne permettraient pas le passage des voitures des pompiers parce qu'elles sont à peu près obstruées par des files de voitures en stationnement ! Ce n'est pas seulement à Paris, que le service du nettoiement éprouve de plus en plus de difficultés pour remplir son rôle, toujours pour les mêmes raisons !

Nous sommes tous d'accord pour considérer, quelle que soit l'importance de l'effort que vous avez fait pour améliorer les dotations de crédits de notre équipement routier, que ces mesures ne correspondent pas à l'ampleur des besoins et qu'un effort plus important doit être accompli. Votre commission des finances souhaiterait, en particulier, que la part prise par l'Etat soit beaucoup plus importante. Si les départements et les communes sont obligés d'imposer trop lourdement leurs contribuables, c'est parce que vos dotations budgétaires sont insuffisantes.

M. François Schleiter. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* Vous allez me répondre que vous ne restez pas inactif et qu'en particulier vous avez préparé l'amélioration de la situation de nos routes nationales par la création d'un important réseau d'autoroutes. Nous en sommes bien d'accord et nous avons tous approuvé les tranches de première, deuxième et troisième urgence de ce programme dont la presse nous a abondamment parlé. Mais, dans l'esprit du public, cette expression « première urgence », s'accorde mal avec les délais que vous avez prévus au départ. Comment obtiendrez-vous la résignation des automobilistes qui se plaignent de la situation actuelle et estiment qu'elle ne peut plus durer si vous dites que c'est aux environs de 1975 que la France aura 1.835 kilomètres d'autoroutes, alors qu'elle en compte actuellement un peu moins de 250 ?

Or, tout le monde sait que l'Allemagne de l'Ouest possède plus de 3.000 kilomètres d'autoroutes, l'Italie plus de 2.000, la Grande-Bretagne 500 et la petite Belgique 465. Vous envisagez de construire 100 kilomètres d'autoroutes par an, mais un rapide calcul nous montre, qu'à ce rythme, nous n'aurons pas 1.835 kilomètres d'autoroutes en 1975, ce qui est bien dommage.

C'est peut-être pour nous consoler que vous faites miroiter les avantages que représenteront certaines réalisations hors série, dont l'une est déjà fortement engagée et l'autre en cours d'étude. Le percement du tunnel sous le mont Blanc représentera sans doute une réussite technique et sera un sujet de curiosité et d'intérêt national, nous n'en disconvenons pas.

Nous croyons aussi que la réalisation du pont sur la Manche ou du tunnel sous la Manche, dont on parle depuis déjà des décennies, est d'un intérêt certain. Ces ouvrages, par leurs caractéristiques, peuvent passionner tel ou tel de vos grands techniciens et en faire la gloire.

La commission des finances, unanime, se place à un point de vue beaucoup plus terre à terre...

M. François Schleiter. Très bien !

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* ... et elle vous demande si ces deux ouvrages qui vont constituer des voies d'entrée en France ne constitueront pas, en définitive, des voies de sortie plus faciles de notre pays.

Je me fais, en particulier, le porte-parole des régions du Sud-Est qui s'inquiètent de voir le tourisme dans la partie alpestre de notre pays et sur la Côte d'Azur encore plus handicapé que par le passé.

Cela m'amène, par une association d'idées qui n'a rien de trop artificiel, à vous dire encore quelques mots — excusez-moi d'avoir abusé si longuement de votre patience — sur le budget du tourisme. A ce titre, vous avez inscrit cette année des crédits en sensible augmentation, à savoir 19 millions de nouveaux francs contre 16 l'an dernier. M. le ministre des finances — s'il en était autrement, il ne serait pas logique — doit avoir assez volontiers consenti à cette majoration des crédits puisque le tourisme est encore dans notre pays...

M. François Schleiter. Dans l'enfance !

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* ... la deuxième industrie exportatrice qui permet à notre grand argentier d'enregistrer un excédent de devises très appréciable.

C'est vrai, mais l'Italie obtient des résultats doubles des nôtres à ce point de vue de la balance des comptes, l'Espagne, dernière venue, est en train de nous dépasser dans ce domaine, et nous croyons donc le moment venu de repenser ce problème du tourisme. Nous avons atteint, il est vrai, dès 1959, l'objectif assigné au tourisme par le troisième plan, qui prévoyait l'entrée en France de cinq millions de touristes étrangers par an. Mais, dans le même temps, quatre millions de touristes français — qui pourtant ne connaissent que très mal leur pays — ont éprouvé le besoin d'aller passer leurs vacances d'hiver ou d'été en Italie, en Espagne ou en Autriche et, dans quelques semaines, on se dirigera plus volontiers vers la Suisse ou l'Autriche que vers les stations de sports d'hiver françaises.

La raison en est que les conditions, les bases traditionnelles du tourisme ont été profondément bouleversées au cours de ces dernières années. Le tourisme, ce n'est plus seulement les voyages et les vacances de privilégiés disposant à la fois de loisirs importants et de ressources non mesurées. De plus en plus, le tourisme deviendra un tourisme des masses et, de plus en plus, la proportion des jeunes, dont les moyens matériels ne sont pas très élevés, s'accroîtra. Ce problème doit donc être repensé. Je passe très rapidement sur ces questions que vous connaissez bien et que j'ai essayé de développer un peu plus complètement dans mon rapport.

Les mesures qu'il faut prendre sans tarder pour améliorer la situation sont de divers ordres.

D'abord les mesures administratives. Parmi celles qui pourraient améliorer la saison touristique de 1962, il faut en citer une qui a pris un regain d'actualité : celle qui fixe la date et la durée des vacances scolaires. Tous ceux qui s'occupent de tourisme pourraient démontrer que la fixation arbitraire de la date et de la durée des vacances a constitué, au cours des dernières années, un coup très dur pour le tourisme. D'après l'opinion que j'ai recueillie auprès de ceux qui ont quelque compétence en la matière, les mesures envisagées pour les prochaines vacances scolaires par M. le ministre de l'éducation nationale ne semblent pas de nature à remédier aux inconvénients. Si l'on veut qu'il y ait progrès par rapport à la situation actuelle, il faut fixer la rentrée des classes, non pas au 7 septembre, comme il en est question, mais au 1er octobre. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

En effet, quelles que soient les démonstrations contraires que l'on nous apportera, il n'est pas douteux que le mois de septembre qui, pour toutes sortes de raisons, devrait être, avec le mois d'août, le meilleur mois de la saison touristique, est depuis deux ans complètement sacrifié à cause de la fixation de la date des vacances. (*Très bien !*)

Mes collègues manifestent leur assentiment en grand nombre et je voudrais que le Sénat tout entier vous demande d'être son interprète dans les conseils du Gouvernement pour que, toutes choses étant égales par ailleurs, la rentrée des classes soit de nouveau fixée pour tous, au 1er octobre. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Si les élèves de l'enseignement primaire rentrent le 17 septembre, les élèves du secondaire le 14 septembre et les élèves de l'enseignement technique le 21 septembre, les parents ayant plusieurs enfants seront placés dans une situation cornélienne et il leur deviendra impossible d'harmoniser leurs séjours de vacances avec leurs devoirs de chefs de famille obligés d'assurer à leurs enfants de tous âges une scolarité normale.

Je conclurai en vous demandant qu'un certain nombre de mesures fiscales, dans lesquelles on ne s'est engagé que timidement, soient développées pour permettre à notre tourisme de concurrencer, à chances égales, le tourisme des autres pays. Il est normal que vous vous préoccupiez de notre équipement hôtelier et de l'accueil que reçoivent les touristes dans nos hôtels afin que soient respectés les intérêts des usagers, mais il faut permettre à ceux qui vivent de l'hôtellerie et qui l'animent de le faire dans des conditions normales. Tout le monde est d'accord pour reconnaître que ce n'est pas le cas actuellement. Il faudrait — et c'est pourquoi le rattachement du tourisme au ministère des travaux publics nous paraît satisfaisant — que vous alliez beaucoup plus loin dans l'effort que vous avez entrepris depuis quelques années pour améliorer les équipements collectifs de nos stations de montagne comme de nos stations touristiques du bord de mer.

Il est de plus en plus nécessaire que les touristes français et étrangers, notamment les jeunes, trouvent en France lorsqu'ils veulent pratiquer le ski, la navigation à voile, la pêche sous-marine et autres sports de plein air, des conditions au moins équivalentes à celles qui existent dans les autres pays. Jusqu'ici on a trop souvent laissé les collectivités locales assumer seules la charge de cet équipement, mais la preuve est faite que cette charge est trop lourde et que, si vous ne prenez pas le relais, vous n'atteindrez pas vos objectifs.

Avant de rejoindre ma place, je préciserai de nouveau que les critiques et les regrets que nous avons exprimés en étudiant votre budget procèdent essentiellement d'un esprit constructif. Nous savons, en effet, que le Gouvernement se préoccupe, dans le cadre du IVe plan, de provoquer la création d'un million d'emplois nouveaux, nous savons que ce plan, s'il réussit, provoquera un accroissement du revenu national qui pourra être ensuite réparti équitablement entre les catégories sociales de notre pays, et nous savons aussi que vous êtes préoccupé par le souci que la France trouve sa place dans le Marché commun.

Monsieur le ministre, il arrive quelquefois qu'on vous reproche — je sais bien qu'on le fait toujours amicalement et très discrètement — d'avoir parfois tendance à accorder à la région de France que vous connaissez le mieux et à laquelle vous attachent des liens très légitimes, je veux dire la Bretagne...

M. Victor Golvan. Nous sommes pourtant bien déshérités !

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* ... un sort plus favorable qu'à d'autres régions. Vous vous en défendez, le Gouvernement tout entier s'en défend et il vous est facile de rétorquer à ceux qui vous font ce grief que vous avez le souci de permettre à cette province française de rattraper le plus rapidement possible ce retard considérable qu'elle connait dans les différents domaines et notamment dans celui des équipements dont vous avez la charge. Le souci du Gouvernement français de permettre à la Bretagne de se trouver à parité avec les autres régions de notre pays est légitime.

Nous avons, nous, un autre souci, aussi légitime je crois et à peine plus ambitieux : nous ne voudrions pas que, faute d'avoir prévu à temps et avec des moyens suffisants les mesures qui s'imposent en matière d'équipement et de services publics la France ne devienne un jour la Bretagne du Marché commun. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation pour les chemins de fer et la régie autonome des transports parisiens.* Mesdames, messieurs, j'essaierai d'être très bref dans le rapport que je dois vous présenter et qui intéresse le budget des chemins de fer français et celui de la régie autonome des transports parisiens. Il s'agit, en effet, simplement d'un budget comptable, c'est-à-dire du passage dans le budget de l'Etat des subventions qui vont à ces deux organismes.

Au budget voté de 1961, l'ensemble de ces chapitres représentait un total de crédits de 1.724.203.800 nouveaux francs ; dans le présent projet de budget ils s'élèvent à 1.838.605.379 nouveaux francs, en augmentation de 114.401.579 nouveaux francs, soit 6,6 p. 100.

En ce qui concerne les chemins de fer, qui comprennent non seulement la Société nationale des chemins de fer français, mais divers autres réseaux, nous trouvons d'abord une subvention qui va à la compagnie du chemin de fer Méditerranée-Niger en augmentation de 1.788.179 nouveaux francs par rapport à l'année dernière, cette augmentation provenant plus spécialement du ralentissement du trafic des houillères du Sud-Oranais qui entraîne un déficit supplémentaire.

Nous trouvons ensuite des subventions qui vont aux réseaux de chemins de fer d'intérêt local et tramways. Ces subventions sont accordées aux départements et aux communes, en application des dispositions de la loi du 11 juillet 1880 et de la loi du 21 juillet 1913, à titre de contribution à la charge des emprunts contractés par ces collectivités locales pour faire face aux dépenses de construction et de premier établissement des lignes de chemins de fer d'intérêt local et de tramways. Ces subventions s'amenuisent d'année en année, étant donné que les emprunts sont progressivement amortis. Vous trouverez dans mon rapport la liste des départements bénéficiaires.

Les subventions qui intéressent les chemins de fer d'intérêt local concernent : les chemins de fer de la Provence, ligne de Nice à Digne, exploitée en régie par l'Etat ; les chemins de fer du Vivarais-Lozère, exploités pour le compte de l'Etat par la compagnie des chemins de fer départementaux, et le chemin de fer des Charentes—Deux-Sèvres.

La principale subvention va, comme bien vous pensez, à la Société nationale des chemins de fer français. Cinq des chapitres du budget des travaux publics et des transports concernent cette société. Le total des dotations demandées pour 1962, au titre de ces chapitres, s'élève à 1.668.760.000 nouveaux francs, en augmentation de 84.571.000 nouveaux francs par rapport au budget précédent.

Cette subvention s'applique à divers chapitres : au chapitre 45-42, se trouvent les sommes affectées en application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 qui prévoyait une subvention pour frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire et une subvention destinée à la couverture du déficit d'exploitation.

Je rappelle qu'aux termes de ce texte, lorsque les prévisions budgétaires de la Société nationale font apparaître une insuffisance de recettes par rapport aux dépenses, cette insuffisance est couverte par une subvention versée par l'Etat à titre de garant. Pour 1961 les crédits votés à ce titre s'élevaient à 97.589.000 nouveaux francs. Il est proposé pour 1962 de reconduire ce crédit sous réserve d'une très légère majoration de 11.000 nouveaux francs.

En fait, l'ajustement initialement envisagé de la subvention d'équilibre était de 2.411.000 nouveaux francs. Il a paru toutefois possible de la réduire de 2.400.000 nouveaux francs pour tenir compte de la création, par la loi de finances rectificative du 29 juillet 1961, d'un cadre de contrôle des transports routiers. Cette réduction correspond au montant des salaires payés jusqu'ici à des assistants techniques chargés d'assurer les fonctions qui sont maintenant confiées au nouveau corps de contrôle des transports routiers.

Nous voulons espérer que les prévisions de la Société nationale se justifieront. Nous émettons toutefois quelques réserves quant à l'évolution du déficit que je développerai tout à l'heure.

Le chapitre 45-44 traduit l'application des articles 19, 19 *bis* et 19 *quater* de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français — modifiés par l'avenant du 10 juillet 1952 — aux termes de laquelle l'Etat est tenu de participer aux dépenses d'entretien de l'infrastructure de gardiennage de certains passages à niveau et des retraites du personnel.

Le chapitre 45-46 prévoit un crédit pour le remboursement annuel à la Société nationale des charges de certains emprunts que celle-ci a été amenée à contracter pour faire face à des insuffisances d'exploitation.

L'Etat — chapitre 46-41 — conformément aux dispositions de l'article 20 *bis* de la convention du 31 août 1937 doit rembourser à la S. N. C. F. les pertes de recettes résultant pour elle des obligations de transport à titre gratuit ou à des tarifs réduits qui lui sont imposés par voie législative ou réglementaire et notamment celles qui lui incombent en application de son cahier des charges. Ces remboursements sont imputés sur les différents ministères intéressés.

Je dois signaler à ce propos que l'ensemble de la subvention d'équilibre dont j'ai parlé tout à l'heure s'applique en particulier à la couverture du déficit des lignes de la banlieue parisienne. Il n'y a pas de ventilation entre les lignes du réseau général et les lignes de la banlieue parisienne, qui sont tout de même sous un régime tout à fait spécial. L'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et le décret n° 59157 de la même date, qui ont réorganisé le régime administratif et financier des transports parisiens, ont placé les lignes de la banlieue parisienne dans une situation analogue à celle prévue pour la Régie autonome des transports parisiens. Par conséquent, la Société nationale se voit rembourser par l'Etat et par les collectivités locales intéressées des charges que lui impose l'exploitation de son réseau parisien dans les mêmes conditions que pour les transports de la capitale.

Pour l'année 1962 et sur la base d'un module tarifaire égal à vingt centimes qui, comme nous l'avons vu, est celui retenu pour le calcul de la subvention à verser à la Régie autonome des transports parisiens, le compte d'exploitation des lignes de banlieue de la Société nationale s'établirait comme suit : dépenses, 391 millions de nouveaux francs ; recettes, 206 millions 200.000 nouveaux francs. La différence, soit 184.800.000 nouveaux francs, est payée par l'Etat et par les collectivités locales de la Seine, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne. Le montant des sommes payées par l'Etat, sur ces 184.800.000 nouveaux francs, est de 136.079.000 nouveaux francs, celui des sommes payées par les collectivités locales intéressées de 47.091.000 nouveaux francs.

Je dois en passant faire état des protestations qui se sont élevées à la commission des finances concernant les subventions que l'Etat verse au titre des chemins de fer de la banlieue parisienne. M. Edouard Bonnefous a fait observer que le déficit croissant des transports parisiens, qu'il s'agisse d'ailleurs de la S. N. C. F. ou de la R. A. T. P., était le résultat d'une centralisation excessive et d'un développement tentaculaire de l'agglomération parisienne. En effet, les lignes de banlieue, qu'elles soient ferroviaires ou routières, sont par essence déficitaire et l'augmentation du trafic ne fait qu'accroître ce déficit, en particulier dans le cas de la création de nouvelles lignes d'autobus pour desservir les ensembles d'habitation qui sont construits autour de Paris. La responsabilité du déficit des transports parisiens doit donc être recherchée avant tout, a-t-il dit, dans les insuffisances du plan d'aménagement du territoire, qui n'a pas réussi jusqu'ici à freiner un développement anormalement rapide de la région parisienne.

Mlle Rapuzzi a noté que s'il était peut-être nécessaire d'accorder pour la région parisienne des subventions aussi importantes que celles que j'ai dites — de l'ordre de 136 millions — certaines villes, grandes et moyennes, connaissent les mêmes difficultés que l'agglomération parisienne, alors qu'elles ne bénéficient pas de subventions de l'Etat, si bien que les contribuables de ces collectivités et eux seuls sont obligés de solder le déficit des transports locaux en même temps que par leurs impôts ils subventionnent les lignes de transports parisiennes. Ils sont ainsi doublement pénalisés.

En ce qui concerne la régie des transports parisiens, les crédits prévus au chapitre 45-45 — participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation — sont destinées à compenser la perte de recettes subie par la Régie. Ces pertes de recettes sont de deux ordres : celles résultant d'une opposition des pouvoirs publics au relèvement des tarifs et celles résultant des réductions tarifaires instituées antérieurement au 1er janvier 1958.

D'une part, je rappelle qu'aux termes du décret du 7 janvier 1959, pris en application de l'ordonnance de la même date, lorsque le ministre des travaux publics et des transports fait opposition à une proposition de relèvement des tarifs tendant au rétablissement de l'équilibre financier de la Régie et présentée par le syndicat chargé de l'organisation des transports des voyageurs dans la région parisienne ou bien s'il n'autorise qu'une application partielle de la proposition du syndicat, le déficit qui en résulte pour la Régie est compensé par une indemnité dont la charge est répartie entre l'Etat et les collectivités locales membres du syndicat dans une propor-

tion fixée respectivement à 70 p. 100 et 30 p. 100 par le décret n° 60-1142 du 27 octobre 1960.

D'autre part le décret du 7 janvier 1959 a prévu que la Régie autonome des transports parisiens serait remboursée des pertes de recettes résultant pour elle des tarifs réduits qui lui sont imposés. La charge de ces remboursements, dans la mesure où les taux de réduction consentis pour chaque catégorie de bénéficiaires ne sont pas supérieurs à ceux qui étaient en vigueur le 31 décembre 1957, incombe à l'Etat et aux collectivités locales dans la même proportion, 70 p. 100 et 30 p. 100, que celle que je viens d'indiquer. Par contre, lorsqu'il s'agit de réductions tarifaires nouvelles ou d'un taux supérieur à celui en vigueur le 31 décembre 1957, les pertes de recettes qui en résultent sont supportées par l'Etat ou par la collectivité locale qui aura fait la demande de la réduction.

En ce qui concerne l'exercice 1962, les crédits demandés au titre de la contribution de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. ont été calculés en fonction d'un budget prévisionnel de la régie établi sur la base d'un module de 0,20 nouveau franc, c'est-à-dire dans l'hypothèse d'un relèvement des tarifs au 1er janvier prochain de 8 p. 100

Je vous demande, monsieur le ministre, de me prêter quelques instants d'attention.

Je rappelle donc qu'en ce qui concerne la R. A. T. P., comme d'ailleurs la S. N. C. F., le montant du déficit prévu dans le budget que nous discutons a été calculé en fonction d'un budget prévisionnel de la régie établi sur la base d'un module tarifaire de 0, 20 nouveau franc, c'est-à-dire dans l'hypothèse d'un relèvement des tarifs au 1er janvier prochain de 8 p. 100. J'aimerais savoir si, à la fois pour la R. A. T. P. et la S. N. C. F., vous acceptez d'augmenter les tarifs de 8 p. 100. Si vous n'acceptez pas, ainsi que cela paraît résulter de ce que nous pouvons lire dans la presse, la subvention que vous nous demandez de voter ne correspond incontestablement pas à la réalité et vous auriez pu, puisque aussi bien vous paraissez avoir pris la décision de ne pas procéder à ces augmentations, nous proposer, par une lettre rectificative ou par un amendement, d'accorder à la Régie autonome des transports parisiens et à la Société nationale des chemins de fer français des subventions supplémentaires. Je vous demande donc de nous présenter, dans l'avenir, un budget qui corresponde aux réalités. Celui que vous nous soumettez aujourd'hui est un budget minoré qui ne répond pas, je le répète, à ce que sera demain la réalité.

Je voudrais pour terminer, en m'excusant d'abuser du temps du Sénat, évoquer quelques questions de caractère général ou particulier. Je vous signale, monsieur le ministre, un problème irritant qui intéresse un assez petit nombre de personnes, je veux parler des agents retraités de statut particulier des régies ferroviaires d'outre-mer.

Ces derniers avaient toujours été assimilés aux fonctionnaires et bénéficiaient des mêmes avantages jusqu'à l'ordonnance du 29 octobre 1958 qui les leur a supprimés. Ne serait-il pas possible de rendre aux cheminots de statut particulier des régies ferroviaires les avantages dont ils bénéficiaient autrefois, en même temps et au même titre, semble-t-il, que les fonctionnaires des cadres commun et supérieur de l'ex-Afrique occidentale française, dont la situation est réglée depuis décembre 1959 ? Vous voudrez bien dans votre réponse, monsieur le ministre, me dire ce que vous comptez faire pour cette catégorie de fonctionnaires.

Je parlerai très brièvement, parce que d'autres y insisteront tout à l'heure, de la nécessité d'accorder aux cheminots anciens combattants le bénéfice de la double campagne. Je ne pense pas que vous soyez hostile à cette mesure mais je sais que le ministre des finances y est farouchement opposé. On ne comprend pas pourquoi. Il s'agit d'accorder à une catégorie de cheminots peu nombreux cet avantage qu'ils considèrent comme un droit alors qu'ils ressentent le refus gouvernemental comme une brimade. Vous pourriez ainsi créer parmi ces cheminots un meilleur climat social que celui qui existe à l'heure présente.

Je voudrais, en terminant, vous parler de ce climat social qui règne à la fois à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. Nous sommes à la veille d'un mouvement social important. Nous sommes à la veille de grèves qui vont paralyser une nouvelle fois l'ensemble des transports du pays, après les avoir déjà paralysés il y a quelque temps. Il m'apparaît, monsieur le ministre, que le Gouvernement devrait prêter une grande attention à ces mouvements qui se déroulent parmi les cheminots et les agents de la R. A. T. P. Le climat social se dégrade très rapidement parmi le personnel de tous ordres à la S. N. C. F. comme à la R. A. T. P. Cela laisse entrevoir de graves difficultés pour un avenir très prochain.

Il apparaît d'autre part — je suis autorisé à le dire par votre commission des finances — que l'émotion qui s'empare des agents de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. est pleinement justifiée par la conjoncture actuelle. Votre commission souhaite que la compréhension se substitue à des refus dangereux, à des attitudes dilatoires ou à des astuces comptables qui ne trompent personne.

C'est parce qu'elle souhaite qu'une détente intervienne à ce prix dans les rapports parfois aigus qui existent entre vous, monsieur le ministre, les directeurs de la S. N. C. F. ou de la R. A. T. P. et leur personnel, et qu'elle n'ignore pas qu'une pareille solution entraînera une augmentation des dépenses à la fois de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. et, automatiquement, une aggravation des charges de l'Etat, que votre commission des finances craint, comme je le disais tout à l'heure, parlant de l'augmentation de tarif qui ne sera pas appliquée, que les crédits ouverts dans le budget soient insuffisants. Elle estime en effet qu'une nouvelle augmentation des tarifs serait peu souhaitable dans la situation présente.

Monsieur le ministre, en quittant cette tribune, j'exprime le vœu que vous puissiez, dans les tout prochains jours, trouver une formule d'accord qui évite à la France la paralysie de tous ses moyens de transport, paralysie préjudiciable, croyez-le bien, à l'ensemble de l'économie française. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Pinton, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Auguste Pinton, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan, pour les transports, la vie économique et l'aménagement du territoire.* Mes chers collègues, en qualité de président du groupe de travail des travaux publics et des transports, j'ai rédigé une note introductive au rapport de la commission des affaires économiques. Mais il me paraît préférable de laisser la parole à chacun des rapporteurs qui ont pris la responsabilité des diverses sections de ce rapport.

J'ai personnellement un certain nombre d'observations à présenter. Je préfère cependant les formuler dans la discussion générale car, encore que je sois convaincu que ce que je dirai corresponde à la pensée moyenne de la commission des affaires économiques, j'entends prendre dans mes propos une liberté pour laquelle je veux bien m'engager moi-même mais ne pas engager la commission.

M. le président. La parole est à M. Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Amédée Bouquerel, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (pour les travaux publics, les routes, les voies navigables et le tourisme).* Monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen par votre commission des affaires économiques et du plan des chapitres du budget des travaux publics relatifs aux routes, aux voies navigables et au tourisme a provoqué certaines observations contenues dans le rapport que j'ai rédigé en son nom et qui vous a été distribué. Je ne reviendrai que sur celles d'entre elles qui m'apparaissent comme étant les plus importantes.

Après l'éloquent discours de Mme le rapporteur de la commission des finances, après les louanges qu'elle a adressées au ministère des travaux publics, j'avoue avoir quelque scrupule à présenter certaines observations. Je reviendrai malgré tout sur la réforme administrative qui a déjà été évoquée très longuement par Mlle Rapuzzi dont je partage entièrement les appréciations.

La réforme administrative s'est déroulée dans de bonnes conditions et nous arrivons maintenant à son achèvement. Je voudrais cependant attirer votre attention sur une catégorie d'agents et, particulièrement, sur les agents d'exécution. Il semble que la mise en place des conducteurs des travaux publics de l'Etat souffre d'un certain retard. De nombreux postes ne seront pas pourvus même à la suite du concours envisagé pour le début de l'année prochaine. Or, vous savez, monsieur le ministre, que le rôle de ce personnel est essentiel pour la sauvegarde du patrimoine routier national et aussi pour mener à bien le programme important de modernisation que l'administration s'apprête à lancer dans les années à venir, programme qui va d'ailleurs s'amplifier d'année en année.

Puisque j'évoque ici la situation du personnel d'exécution, je veux aussi signaler l'injustice qui frappe le personnel auxiliaire. Les règles de rémunération de ce personnel font que leurs salaires sont souvent trop bas et que, généralement, ils n'atteignent pas 50 p. 100 des salaires offerts par l'entreprise privée. Il en résulte des difficultés de recrutement, des risques de diminution de rendement et une moins bonne qualité du travail accompli. Il n'est pas bon, monsieur le ministre, que ces auxiliaires viennent combler les déficits de l'effectif des agents de travaux. Il n'est pas bon non plus que leurs salaires soient prélevés sur les crédits d'entretien de notre réseau routier ou de nos voies navigables.

Il y a là un problème social sur lequel je me permets d'attirer votre attention. C'est aussi une raison parmi tant d'autres qui me fait vous demander d'être très prudent dans le déve-

loppement d'une certaine politique de travaux exécutés en régie directe et qui risquerait, si elle était continuée, de vous acheminer vers la formation d'une véritable entreprise nationale de travaux publics.

M. Antoine Courrière. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Amédée Bouquerel, *rapporteur pour avis.* Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Courrière avec l'autorisation de l'orateur.

M. Antoine Courrière. Je voudrais indiquer à M. le ministre, comme je l'avais d'ailleurs fait l'an dernier, que les départements éprouvent bien des difficultés devant le très petit nombre de cantonniers que recrute l'Etat. Le recrutement est pratiquement arrêté, mais les travaux restent à faire et les routes ne peuvent rester sans personnel. Les ingénieurs se tournent vers les collectivités locales afin de pouvoir réaliser les travaux d'entretien qui s'imposent. Les cantonniers nécessaires, ce sont les départements qui les recrutent, parce que vous ne leur avez pas fourni un nombre d'agents de travaux suffisant, et qui les payent sur leurs propres deniers. Au lendemain de la guerre, les cantonniers étaient tous passés au service de l'Etat qui devait pourvoir à leur renouvellement. Il ne le fait pas et devant sa carence les départements sont obligés de recruter des auxiliaires. Ainsi, dans mon département, nous comptons presque autant d'auxiliaires payés par le département que de cantonniers payés par l'Etat.

Je vous demande, monsieur le ministre, de réexaminer cette affaire de très près. Lors de la discussion du budget de 1961 vous m'aviez promis une amélioration et des nominations d'agents de travaux, mais rien n'a été fait. Pas une seule nomination d'agents de travaux n'a eu lieu dans mon département au cours de l'année 1961. Cela ne peut durer ainsi et cela est certainement le cas de nombreux départements qui en viennent ainsi indirectement à subventionner l'Etat.

M. Amédée Bouquerel, *rapporteur pour avis.* Lorsque j'affirmais tout à l'heure qu'il fallait se garder de la formation d'une véritable entreprise nationale de travaux publics, je pensais aux entreprises privées de travaux publics qui, ces dernières années, ont su s'adapter à l'évolution des techniques modernes et qui ont investi des capitaux très importants afin de s'équiper en matériel lourd propre à répondre à tous les travaux que le ministère des travaux publics est en état de leur offrir. Il faut leur faire confiance, monsieur le ministre, et maintenir l'émulation entre elles en laissant jouer la concurrence.

J'en viens maintenant à une appréciation d'ordre général sur le budget des travaux publics et je rejoins ici encore les appréciations de Mlle Rappuzzi. La commission des affaires économiques a manifesté sa satisfaction en constatant que tous les crédits intéressant les routes, les voies navigables et le tourisme marquaient par rapport à 1961 une majoration. Nous avons là la preuve incontestable de la volonté du Gouvernement de faire face à la situation sur laquelle nous n'avons cessé, depuis des années, d'alerter le Parlement et les pouvoirs publics, en ce qui concerne le mauvais état d'entretien de notre réseau routier, de nos voies navigables et l'inauguration de notre industrie touristique.

Est-ce à dire que ces crédits sont suffisants ? En ce qui concerne les routes, nous nous permettrons de citer quelques chiffres. Notre réseau routier national compte 80.000 kilomètres de routes. L'an dernier, 240 kilomètres seulement ont pu être modernisés et l'on envisage, avec les crédits prévus pour 1962, d'en moderniser 400. Compte tenu du développement de la circulation automobile, c'est le double qu'il serait nécessaire de moderniser chaque année. D'autre part, alors que le programme des autoroutes prévoit la construction, chaque année, de 100 kilomètres de voies nouvelles, 50 kilomètres seulement pourront être réalisés en 1962.

Enfin, notre réseau de voies navigables a pris, dans le domaine de l'entretien, un tel retard, qu'il est certain que le crédit qui leur est affecté pour 1962, bien que marquant une nette amélioration, sera encore notoirement insuffisant pour assurer les travaux de consolidation les plus urgents.

Quant aux dépenses ordinaires, elles s'élèvent à 2.620 millions de nouveaux francs. Sur ce crédit, mes chers collègues, nous constatons que la S. N. C. F. intervient, au titre de subventions diverses, pour 1.400 millions, soit plus de 50 p. 100 du crédit total, encore que ce chiffre doive être certainement majoré, alors que le crédit d'entretien du réseau routier n'est que de 222 millions — soit un peu plus de 10 p. 100 — et que celui des voies navigables atteint à peine 63 millions.

J'ai donné ces chiffres pour souligner l'importance considérable de l'intervention financière de l'Etat dans la gestion de la S. N. C. F. et pour justifier, s'il en était besoin, la nécessité de marquer votre autorité, monsieur le ministre, sur l'utilisation des crédits d'investissement employés chaque année à des travaux divers, aussi bien par vos directions ministérielles que par notre société nationale.

Car, s'il est vrai que la coordination de nos moyens de transports peut être poursuivie par la fixation de tarifs se rapprochant au maximum du prix de revient, il est également vrai que les investissements pèsent sur les prix de revient et que c'est d'abord en harmonisant, dans tous les domaines du transport et surtout dans celui des transports routiers et ferroviaires, les dépenses d'infrastructure que l'on agit le mieux en faveur de l'intérêt général.

Je reconnais d'ailleurs qu'au cours de cette année toute une série de mesures ont été prises en faveur de la coordination des transports, notamment en ce qui concerne les contrôleurs routiers, les bureaux de fret et en général la remise en ordre des diverses professions vivant du transport.

Nous sommes heureux de constater que dans ce domaine vous envisagez également à brève échéance d'organiser et d'aider financièrement la formation professionnelle des chefs des petites et moyennes entreprises de transports routiers et fluvial déjà entreprise depuis plusieurs années par le comité de liaison des transports.

J'en viens maintenant au chapitre de la modernisation. Vous avez indiqué, monsieur le ministre, qu'en ce qui concerne nos routes nationales, votre but était d'obtenir 90 milliards de crédits qui seraient répartis en trois tranches : 30 milliards pour l'entretien, 30 milliards pour la modernisation des routes existantes et 30 milliards pour la construction d'autoroutes.

Pour les crédits d'entretien, nous nous acheminons trop lentement à notre gré vers cette dotation et le retard que nous avons pris dans le passé risque encore de s'accroître. Ce but était très louable il y a trois ans. Aujourd'hui il est déjà dépassé.

En ce qui concerne la modernisation, seul le crédit du fonds spécial d'investissement routier fait face actuellement aux travaux qu'exige notre réseau et à la construction des autoroutes. Or ce crédit qui, selon nous, devrait être au minimum de 60 milliards ne s'élève cette année qu'à un peu plus de 44 milliards. Il est aujourd'hui démontré que le fonds spécial d'investissement routier ne peut plus, à lui seul, assurer le financement des travaux de modernisation. Le recours à l'emprunt est maintenant inscrit dans les faits. D'ailleurs, il est proposé par la direction du plan dans le programme des travaux inscrits au IV° plan d'équipement.

Je note que sur la dotation globale du fonds spécial d'investissement routier 77 p. 100 sont prélevés pour la voirie nationale et ici je voudrais signaler l'importance de ce prélèvement et le danger qu'il fait courir au financement des tranches locales. Si un nouveau mode de financement n'est pas trouvé pour nos travaux de construction d'autoroutes, il est certain que, dans les années qui viennent, l'urgence se faisant de plus en plus sentir, il y aura incontestablement une tendance à essayer de trouver sur le fonds d'investissement routier une participation plus importante à la réalisation de ce programme national et à réduire les dotations des tranches départementales et communales jusqu'à ce que ces dernières ne reçoivent plus rien.

Je reviendrai tout à l'heure sur ce fonds spécial d'investissement routier. Mais je veux tout de suite signaler combien il est indispensable de rétablir la proportionnalité qui reliait entre elles les différentes tranches de ce fonds si nous voulons sauvegarder son utilité pour le financement de l'ensemble des travaux routiers, qu'ils soient nationaux, départementaux ou communaux. (*Applaudissements.*)

Il faut noter d'ailleurs que les frais de modernisation de notre réseau routier sont de trois ordres. Pour une route nationale que l'on veut porter à trois voies, la dépense de modernisation peut être évaluée à 300.000 nouveaux francs par kilomètre. Pour une chaussée à quatre voies, cette dépense peut être évaluée à 500.000 nouveaux francs ; mais, si nous passons à la réalisation d'un kilomètre d'autoroute, nous arrivons à une dépense de trois millions de nouveaux francs. (*Très bien !*)

Si je cite ces trois chiffres, c'est pour vous montrer la nécessité, l'obligation que vous avez, monsieur le ministre, de ne pas abandonner le réseau actuel de nos routes nationales et qu'à côté de l'effort de modernisation et de construction d'autoroutes il est indispensable d'en entreprendre un autre, soutenu et accru, pour la modernisation du réseau existant. Ce serait une grave erreur de croire que seule la construction d'autoroutes est la solution au problème posé actuellement par la circulation routière.

Je reviens à ce que je disais tout à l'heure au sujet du fonds d'investissement routier. Le prélèvement qui est fait sur la dotation pour la construction de nos autoroutes et la modernisation de notre réseau routier actuel est de 77 p. 100. Je ne critique pas ici la position de M. le ministre des travaux publics et de ses services. Ils ont à faire face à des obligations,

à mettre en place des projets, à réaliser des chantiers qui coûtent très chers et qu'il faut financer. Mais, lorsque l'on considère que la tranche nationale prélève 77 p. 100 de la dotation du fonds spécial d'investissement routier, on est bien obligé de reconnaître que ce sont les départements et les communes qui font actuellement les frais de l'effort nécessité par la modernisation de notre réseau routier national. (*Applaudissements.*)

Or, mes chers collègues, tout le monde sait que la circulation automobile s'effectue à parts égales sur les routes nationales et sur les routes secondaires, qu'elles soient départementales ou communales. Par conséquent, la consommation d'essence se fait également à parts égales sur l'une et l'autre de ces catégories de routes. Pour être juste et équitable, c'est 50 p. 100 du fonds national d'investissement routier qui devrait revenir aux chemins départementaux et communaux. (*Très bien! très bien! sur de nombreux bancs.*)

Nous n'en sommes pas là! Jamais le Sénat n'a présenté une telle demande et toujours il a marqué beaucoup de bon sens et beaucoup de bonne volonté. D'ailleurs, la loi du 3 avril 1955 avait fixé un pourcentage; ce pourcentage était pour les voies locales de 36 p. 100, 11 p. 100 pour la voirie départementale et 25 p. 100 pour la voirie communale.

Or, d'après les affectations de crédits prévues cette année, nous constatons que la dotation qui reviendra aux départements et aux communes sera à peu près de 23 p. 100; 8 p. 100 pour les routes départementales; 15 p. 100 pour les chemins communaux.

Nous ne pouvons, mes chers collègues, méconnaître les efforts financiers consentis chaque année par nos communes et nos départements pour l'entretien de leur réseau routier. Nous ne pouvons pas non plus nous désintéresser de l'aide qu'en toute équité il est nécessaire de leur apporter. D'où cette aide viendrait-elle sinon du fonds spécial d'investissement routier? C'est d'ailleurs le sens que le Sénat avait donné lors du vote de la loi créant le F. S. I. R. et c'est pourquoi votre commission des affaires économiques souhaite vivement que la dotation actuellement prévue au budget de 1962 pour la tranche communale soit sérieusement majorée.

Elle m'a chargé de déposer un amendement pour permettre au Gouvernement et au ministre des finances de majorer la tranche communale. Cette majoration est d'ailleurs inscrite dans les faits puisque, dans le IV° plan de modernisation, il est prévu pour l'infrastructure routière 229 milliards pour le réseau national et 310 milliards pour le réseau départemental et communal dont une subvention de 42 milliards du fonds spécial d'investissement routier ce qui, par conséquent, porte la participation de ce fonds à 10 milliards et demi par an alors que nous en sommes actuellement à 8 milliards 400 millions seulement.

Nous reviendrons d'ailleurs, à l'occasion de la discussion des comptes spéciaux du Trésor, sur ce fonds national d'investissement routier et je ne veux pas plus longtemps retenir votre attention sur ce problème.

J'en viens maintenant au réseau de nos voies navigables.

J'ai dit tout à l'heure que les crédits d'entretien étaient insuffisants et je n'y reviens pas. Par contre — et ici je rejoins une fois de plus notre rapporteur de la commission des finances — il faut noter avec satisfaction que les crédits d'équipement sont en nette augmentation: pour les autorisations de programme, 141 millions de nouveaux francs contre 130 millions en 1961 et pour les crédits de paiement 120 millions contre 99 millions seulement en 1961. Notons que le fonds de concours intervient pour une somme de 55 millions de nouveaux francs, qui provient d'emprunts gagés sur les redevances d'usage versées par la profession batelière à raison d'environ 8 millions de nouveaux francs par an.

Notons également que le trafic fluvial est passé de 9.347 millions de tonnes-kilomètre en 1959 à plus de 11 milliards en 1961. Cette progression montre toute l'importance qu'il faut donner non seulement à l'entretien mais aussi à la modernisation de nos voies navigables et de nos canaux.

Je veux également souligner l'importance que revêt le renouvellement et la modernisation de la flotte fluviale. Grâce à la loi du 27 avril 1946, la société pour la reconstruction et le renouvellement du parc fluvial a pu assurer la réparation des dommages de guerre subis par la batellerie. Cette réparation est aujourd'hui terminée, mais il paraît souhaitable de maintenir en activité cette société avec les bonifications d'intérêt pour les prêts jusqu'à ce que la batellerie soit en mesure d'assurer, sans l'aide de l'Etat, la modernisation de son matériel de transport.

Avant de terminer, je voudrais très rapidement exposer devant vous le problème du tourisme.

Le budget proposé pour 1962 s'élève à 19 millions de nouveaux francs, soit une augmentation de plus de 2 millions de nouveaux francs par rapport à l'an dernier. Il prévoit la création d'emplois nouveaux. Pour 1960, la balance en devises du tourisme se présente d'une manière très favorable. Il semble qu'il en sera de même pour 1962, d'après les premiers éléments d'appréciation actuellement connus.

Le III° plan d'équipement avait fixé pour l'année dernière à 5 millions de personnes l'objectif de fréquentation étrangère. En fait nous avons reçu plus de 5 millions de visiteurs en 1957 et 5.600.000 en 1960. Notre objectif a donc été atteint avec deux ans d'avance.

A ce propos, je tiens à vous féliciter, monsieur le ministre. Le bilan est donc nettement positif. Notre distingué rapporteur de la commission des finances vient de vous en entretenir et je n'y reviendrai pas.

En revanche, je veux m'arrêter quelques instants sur la situation de l'hôtellerie française qui a été l'objet en 1961 de diverses mesures propres à favoriser ses investissements.

Ces mesures encourageantes ne porteront effet que dans l'avenir. Pour l'immédiat, il faut souligner que la situation de notre hôtellerie est assez inquiétante. Faut-il rappeler une fois de plus que ce secteur de l'activité française supporte plus que beaucoup d'autres le poids très lourd des charges sociales et de la fiscalité? Puisque le bilan de cette activité se solde par un excédent de devises, pourquoi ne pas la considérer comme une industrie exportatrice et l'exonérer de la taxe à la valeur ajoutée sur le matériel mobilier?

Il est un aspect particulier du tourisme que je veux également évoquer très rapidement devant vous. Le développement du tourisme pose à certaines collectivités, particulièrement aux petites communes, des problèmes d'équipement très préoccupants. L'afflux de touristes dans certaines communes décuple la population. Il est évident que se pose alors des problèmes de police, de circulation, de voirie, d'alimentation en eau potable; enfin toutes sortes de problèmes relatifs à l'équipement et que les municipalités n'ont pas les moyens de financer. Il est, en effet, impossible de leur faire supporter les charges des emprunts nécessaires à la réalisation d'un équipement qui peut apparaître insuffisant pour une fluctuation si importante de la population.

Il serait souhaitable que l'Etat étudie un plan d'équipement et d'aide aux communes touristiques, plan dont la réalisation pourrait être confiée au commissariat général au tourisme et dotée des moyens financiers appropriés.

En effet, des informations, récentes mais précises, me sont parvenues à la suite du congrès de l'A. S. T. A, ou Association des agences de voyages américaines, qui s'est tenu sur la Côte d'Azur; vous le savez certainement, monsieur le ministre. De la discussion qui s'y est déroulée, il résulte que, de plus en plus, les autorités américaines vont tout faire pour retenir leurs ressortissants dans leur pays. Or le tourisme américain, je l'ai souligné dans mon rapport, représente à peu près 50 p. 100 de notre balance en devises. Il est donc nécessaire, devant cette menace, de prendre des mesures et d'envisager une action. Nous serions très intéressés, monsieur le ministre, de connaître vos intentions.

Voilà, mes chers collègues, les quelques observations que je voulais vous présenter sur le budget des travaux publics. C'est un budget qui, comme l'a dit tout à l'heure Mlle Rapuzzi, intéresse tous les secteurs de la vie économique et même sociale du pays. Nous avons des raisons d'être satisfaits de sa présentation pour l'année qui vient et, sous le bénéfice des quelques observations que je me suis permis de vous présenter, la commission des affaires économiques et du plan vous en propose l'adoption. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Auguste-François Billiemaz, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan pour la S. N. C. F. et la R. A. T. P.* Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai à vous présenter, pour avis, au nom de la commission des affaires économiques et du plan, le rapport sur le budget de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. Vous avez pu en prendre connaissance puisqu'il vous a été distribué et je me bornerai à vous présenter quelques observations qui ont été faites au cours de la discussion en commission et qui ont attiré tout particulièrement notre attention.

Pour la S. N. C. F., si nous avons des observations à présenter, nous le ferons avec le désir de ne pas nuire à une organisation dont la France peut être fière. C'est pourquoi, en votre nom, je tiens à rendre hommage aux dirigeants, aux ingénieurs, aux techniciens, au personnel de la S. N. C. F. qui assurent avec une compétence remarquable son fonctionnement.

Monsieur le ministre, notre première observation sera pour vous rappeler notre demande de l'an passé concernant la présentation budgétaire des subventions de la S. N. C. F., de façon que le déficit réel de l'exploitation apparaisse plus clairement.

Nous vous demandions, à cet effet, de remplacer la ligne « Subventions de la S. N. C. F. » par les trois lignes suivantes: « Subventions pour obligation de service public »; « Subventions

pour perte de recettes due à l'absence de liberté tarifaire » ; « Subventions pour non-autorisation du tarif d'équilibre ».

Nous savons qu'une commission s'est penchée sur ce problème et qu'elle ne vous a pas encore communiqué les résultats de son étude. Nous aimerions que le budget de 1963 tienne compte des observations qu'elle aura formulées.

D'autre part, notre commission tient à protester contre la sous-estimation évidente du crédit important inscrit pour couvrir le déficit d'exploitation de la S. N. C. F. Vous nous donnez le chiffre de 87.600.000 nouveaux francs, alors qu'il sera vraisemblablement de l'ordre de 300 millions de nouveaux francs. Il s'agit là d'une astuce financière fréquemment employée, mais nous tenons à dire que nous ne sommes pas dupes d'une telle méthode.

Au sujet des investissements, et surtout en ce qui concerne l'infrastructure, la S. N. C. F. continue l'électrification de ses lignes principales : Paris—Marseille, Lille—Dunkerque, Paris—Nancy. Votre commission se permet cependant d'émettre quelques réserves au sujet de l'opportunité de l'électrification de la ligne Neufchâteau—Dijon inscrite, paraît-il, au III[e] Plan, dont on craint qu'elle ne fasse obstacle au projet de réalisation de la voie navigable Rhône-Rhin.

En ce qui concerne le matériel, la S. N. C. F. procède au remplacement des locomotives à vapeur par des locomotives électriques et par des machines Diesel. Le remplacement de son parc de voitures voyageurs et marchandises s'effectue aussi trop lentement. Cent mille wagons de marchandises ont plus de 40 ans. A ce propos, votre commission souhaiterait aussi que le nombre de wagons frigorifiques soit augmenté de façon à permettre plus facilement l'écoulement des denrées périssables dans de bonnes conditions.

M. Paul Ribeyre. Très bien !

M. Auguste-François Billiemaz, *rapporteur pour avis.* Si le nombre de wagons frigorifiques n'augmente pas, c'est que le tarif appliqué pour le transport à l'aide de ces wagons est déficitaire et que les compagnies ne tiennent pas à augmenter leur parc.

Ces investissements seront de 1.410 millions de nouveaux francs en augmentation de 5 p. 100 par rapport à 1961, l'autofinancement de 695 millions de nouveaux francs et les emprunts de 669 millions de nouveaux francs contre 472 millions en 1961. Il semble donc que les arguments du ministre des finances selon lesquels il est impossible de lancer des emprunts pour les autoroutes ne s'applique pas à tous les modes de transport. On aimerait bien aussi que le financement des autoroutes soit basé sur l'emprunt. Ce serait à notre avis beaucoup plus normal. Le résultat de ces investissements est en dehors de la modernisation et de l'amélioration de la productivité de provoquer une diminution sensible de l'énergie consommée, malgré l'augmentation de trafic.

En ce qui concerne la réforme tarifaire, la S. N. C. F. doit soumettre prochainement à l'agrément de M. le ministre des travaux publics un projet qui va profondément modifier le système existant dit « d'indexation des gares », qui s'était substitué en 1951 au système kilométrique *ad valorem*. Cette réforme, monsieur le ministre, risque d'avoir des conséquences graves sur l'économie de certaines régions, d'autant plus qu'elle s'appliquera à tous les transports de marchandises, alors que le système de l'indexation ne visait pas le trafic par train complet et par rame qui représentait 90 p. 100 de l'activité ferroviaire.

La nouvelle réforme tarifaire tendra à substituer à la tarification basée sur le système de l'indexation des gares, une formule de tarification par ligne établie en fonction du prix de revient de chaque liaison. Elle aboutira donc à la fixation d'un prix kilométrique pour chaque ligne, prix qui résultera de son profil. Ainsi la S. N. C. F. pense être en mesure de lutter efficacement contre ses concurrents sur les artères les mieux équipées et les mieux desservies.

Toutefois, pour tenir compte des nécessités économiques, les tarifs ne varieront, dans les cas extrêmes que de 0,8 à 2, par l'effet cumulé des différenciations de distances tarifaires, avec un maximum de 30 p. 100, et du jeu des barèmes. Votre commission a toujours marqué, et en particulier au moment du vote de la loi d'orientation agricole, son opposition à toute aggravation de la dépéréquation des transports, considérant que cette formule tourne le dos à la politique de décentralisation et de réanimation des régions sous-développées. Elle ne méconnaît pas la nécessité, pour la S. N. C. F. de pouvoir pratiquer des prix concurrentiels sur la meilleure partie de son réseau ; elle vous propose, en conséquence, une formule de conciliation qui pourrait s'inspirer des indications ci-après.

Sur les lignes dites de premier ordre, la S. N. C. F. serait libre de ses tarifs et de son exploitation. En revanche, elle ne recevrait pas de subventions particulières de l'Etat pour ces lignes. Au contraire, sur les lignes dites secondaires ou de deuxième ordre, qui supportent aujourd'hui moins de 5 p. 100 du trafic total, elle en supportera encore moins avec les nouveaux tarifs. La S. N. C. F. devrait pratiquer des tarifs d'intérêt général et percevrait en contre-partie une subvention calculée sur la base de son manque à gagner.

Nous connaissons l'objection que l'on pourra nous opposer. Nous tenons à affirmer qu'il ne serait pas possible de demander aux contribuables habitant des régions qui ne seraient plus desservies par voies ferrées de participer au déficit d'une organisation pour lui devenue inutile.

Il nous semble que les études poussées, faites récemment avec les appareils électroniques, pour déterminer le prix de revient de chaque ligne, permettraient de modifier la convention liant la S. N. C. F. à l'Etat dans le sens que nous avons indiqué.

En conséquence, votre commission vous proposera d'adopter un amendement tendant à rejeter les crédits prévus pour la subvention à la S. N. C. F.

Avant d'en terminer sur le budget de la S. N. C. F., j'ajoute que votre commission s'étonne une fois encore que les crédits nécessaires ne soient pas inscrits au budget pour permettre d'attribuer aux cheminots anciens combattants les bonifications de campagne auxquelles ils ont droit et que vous avez accordées aux agents tunisiens et alsaciens-lorrains.

M. le ministre des travaux publics a bien voulu nous dire qu'il examinait ce problème avec attention. D'autre part, nous savons que le ministre des anciens combattants y est favorable. Il ne manque plus, semble-t-il, que l'accord du ministère des finances. C'est certainement le plus difficile à obtenir.

Je vais maintenant présenter quelques observations sur la R. A. T. P.

Sur ce chapitre particulier, mon rapport imprimé vous a été distribué. Il vous donne toutes les précisions techniques nécessaires. Celui de mon honorable collègue, M. Courrière, rapporteur spécial, vous donne les éléments financiers.

Sur ce budget, j'attirerai votre attention, d'abord sur la situation financière de la R. A. T. P. On ne peut manquer de souligner que l'équilibre financier, demandé par le décret du 7 janvier 1959, serait réalisé si le module, c'est-à-dire le prix du ticket d'autobus, était fixé à 22 francs 50 au lieu de 18 francs 50, prix actuel. Ce prix, s'il était appliqué, permettrait à la régie d'équilibrer ses dépenses par des recettes du trafic ou des recettes diverses, sans qu'un déficit soit constaté en fin d'exercice.

On ne peut raisonnablement assimiler les indemnités versées par l'Etat et les collectivités locales au titre du remboursement des pertes de recettes liées aux tarifs sociaux ou au refus de l'augmentation des tarifs à un déficit, au sens exact du terme.

D'autre part, je dois vous signaler que votre commission est plus particulièrement sensible au fait que c'est l'ensemble de la collectivité nationale qui supporte un déficit dont la charge ne devrait être supportée, selon nous, que par la collectivité parisienne, comme c'est le cas pour les usagers des villes de province. Ce prix du ticket qui fait partie des articles déterminant le S. M. I. G. fausse ce dernier pour les travailleurs de province. Si l'on supprimait du S. M. I. G. le prix du ticket, on aurait beaucoup plus de liberté, monsieur le ministre, pour l'augmenter normalement. Pour les travailleurs de province, ce serait certainement une amélioration de leur sort qui en découlerait.

Cette année, le déficit sera au minimum de l'ordre de 271 millions de nouveaux francs dont 190 millions à la charge de l'Etat en ce qui concerne le métropolitain et les autobus et de 170 millions pour le trafic de la S. N. C. F. banlieue.

Cependant, il nous est apparu, du fait de la réorganisation de la R. A. T. P. préconisée par le Gouvernement à la demande du Parlement, que des économies étaient encore possibles et que cette réorganisation devait être poursuivie. Votre commission me demande de vous souligner que les prix des transports parisiens sont, par rapport à 1938, au coefficient de 28,46 alors que les prix à la consommation sont au coefficient de 33,19. Monsieur le ministre, voilà pourquoi il y a un déficit !

Au point de vue des investissements et de la modernisation, le programme des investissements, qui n'a pu être maintenu comme prévu initialement, s'élève en dotation à 745 millions de nouveaux francs et en crédits de paiement à 157 millions de nouveaux francs. Soulignons qu'il comporte essentiellement les opérations d'extension et d'accroissement de capacité de transport et de commande de matériel roulant : création de la ligne Etoile—la Folie, électrification de la ligne de Vincennes, allongement des quais de onze stations de la ligne Vincennes—Neuilly. L'effort de modernisation et d'équipement du réseau actuel est poursuivi à peu près à la cadence des années précédentes, soit 55 millions de nouveaux francs par an.

Votre commission pense que les investissements doivent être réservés en priorité aux réseaux souterrains dont le trafic est

actuellement sans commune mesure avec celui des autobus. Cette distorsion résulte essentiellement, selon nous, de la rapidité avec laquelle les voyageurs peuvent, grâce au métro, se rendre d'un point à un autre de Paris. Néanmoins, elle vous demande aussi la création de nouveaux autobus en banlieue et l'aménagement des terminus d'échange routier-ferré, afin de faire face aux besoins nouveaux de transport résultant du peuplement très rapide de la moyenne banlieue.

A ce propos, devant l'affluence résultant dans les quartiers parisiens de la construction des grands immeubles, votre commission demande à M. le ministre et à la R. A. T. P. de doter les arrêts d'autobus de boîtes de tickets d'attente.

Votre commission regrette aussi de ne pas avoir eu connaissance du quatrième plan de modernisation.

Sous réserve de ces observations et de l'amendement qu'elle vous demande d'adopter, votre commission vous propose de donner un avis favorable au projet de loi de finances pour 1962 adopté par l'Assemblée nationale concernant la S. N. C. F. et les transports en commun de la région parisienne. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques pour les ports maritimes et la marine marchande.* Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la seule rubrique des ports maritimes, sur laquelle la commission des affaires économiques et du plan m'a prié de rapporter devant le Sénat, ne constitue qu'une petite partie de la masse des problèmes que pose l'ensemble du budget des travaux publics. Elle revêt néanmoins une importance considérable en raison du rôle énorme que les ports sont appelés à jouer dans l'économie de notre pays. Un port n'est-il pas un extraordinaire levier de commande économique ? Il permet l'approvisionnement d'un pays, il facilite l'implantation d'industries nouvelles, il fait travailler des milliers de personnes indispensables à son fonctionnement.

Trois chapitres des fascicules budgétaires intéressent les ports maritimes. D'après leur ordre d'importance ils se présentent sous les numéros suivants : chapitre 53-34, ports de commerce. Chapitre 53-86, ports de pêche. L'analyse des crédits de ces différents chapitres a été faite par Mlle Rapuzzi. Je me garderai bien d'y revenir.

Le chapitre 63-90 prévoit, dans son articles 4, au titre des travaux déquipement des ports de plaisance, un crédit de 1.200.000 nouveaux francs, crédit qui sera réparti sur les années 1962, 1963, 1964. Me permettez-vous de vous présenter les quelques observations que la commission des affaires économiques m'a prié de formuler à la tribune du Sénat, en prenant l'ordre inverse de la présentation budgétaire ? Ces deux derniers chapitres « ports de plaisance » et « ports de pêche » ne représentent pas, tant s'en faut, la même importance que le premier « ports de commerce » auquel je consacrerai, avec votre permission, quelques développements plus longs. Les ports de plaisance — j'ai le plaisir de le souligner — bénéficient, monsieur le ministre, de toute votre sollicitude. Vous n'oubliez pas que si votre compétence s'étend aux travaux publics, à l'aviation civile, à la marine marchande, vous êtes aussi le ministre du tourisme.

A ce dernier titre, vous ne sauriez ignorer que le tourisme nautique prend de plus en plus d'extension. Vous avez également compris toute l'importance qu'il faut attacher au développement touristique de nos régions côtières, développement qui ne saurait être envisagé sans l'aménagement des ports de plaisance.

Votre commission des affaires économiques n'est pas insensible à cette compréhension de votre part. Elle désire toutefois obtenir quelques indications sur les projets que vous avez en cours et que vous entendez réaliser durant l'année 1962. Elle craint toutefois que les 240.000 nouveaux francs inscrits au budget ne soient nettement insuffisants pour réaliser un programme vraiment intéressant.

Puis-je me permettre, en évoquant les ports de plaisance, de parler du projet dont vous avez été saisi hier, projet de la ville de Lorient de maintenir son bassin à flot désaffecté, qui constitue un plan d'eau remarquablement situé au centre de la ville, ainsi que le demande le conseil municipal de cette ville, la chambre de commerce du département et tous ceux que préoccupe l'avenir touristique de la Bretagne Sud ? Il doit être un lieu de rendez-vous pour les plaisanciers et il constituera l'un des centres d'attraction de la biennale de la pêche maritime qui se tiendra en mai et juin prochains.

Pouvons-nous compter, monsieur le ministre, malgré la modicité de vos crédits, sur votre concours pour les travaux de désenvasement de ce bassin, cela dès que possible ?

Des ports de pêche, je dirai peu de chose, en raison de l'exiguïté des crédits dont la plus grande part va être absorbée par Concarneau, qui est un port en plein développement. En dehors de celui-ci, qui bénéficiera d'une attribution de crédits de 2.770.000 nouveaux francs, les autres ports de pêche, qui sont nombreux sur l'ensemble de notre littoral, ne se voient attribuer que 1.230.000 nouveaux francs.

Quels sont les heureux bénéficiaires de cette manne des jours maigres ? Avez-vous pensé au port d'Etel, qui arme chaque année, tant pour la pêche au chalut que pour la pêche au thon et à l'albacore, environ soixante-cinq navires de plus de cinquante tonneaux ? Il se voit déserté, pendant la saison d'hiver, en raison des difficultés d'accès dues à une barre dont on a beaucoup parlé Il s'agit d'un port de pêche relativement important, qui risque de disparaître complètement si certains travaux ne sont pas entrepris à bref délai.

Voilà quelques mois, mon collègue M. Golvan et moi-même nous avons accompagné chez vous une délégation de marins venus vous exposer leurs doléances, leurs craintes et leurs angoisses. Pensez-vous, monsieur le ministre, apporter un remède à cet état de choses ?

M. Victor Golvan. Mon cher collègue, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Joseph Yvon, *rapporteur spécial.* Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Golvan, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Victor Golvan. Je remercie l'orateur de bien vouloir m'autoriser à l'interrompre un instant sur ce point très précis.

Monsieur le ministre, je ne pourrai que renforcer ce qu'a dit mon collègue et ami M. Yvon à propos du port d'Etel, mais au moment où, dans tous les domaines, on pousse à la concentration et que, dans le même temps, le Gouvernement cherche à décentraliser, nous ne constatons pas encore, pour les ports de pêche, une concentration excessive et je pense qu'il serait sage que là où les ports ont encore une certaine vitalité, vous cherchiez à la conserver.

Certes, le problème économique est important, mais le problème social ne l'est pas moins. Ce port d'Etel s'est développé normalement avant la guerre. Les Allemands ont déformé les profils de l'entrée de la rivière d'Etel par des prélèvements de matériaux nécessaires à la construction de leur base sous-marine et du mur de l'Atlantique de sinistre mémoire. Il y a donc là un dommage de guerre. Les courants, du fait de cette modification des profils, se sont déplacés et le port est d'un accès difficile.

Aujourd'hui, les intéressés ne vous demandent pas autre chose que la remise en état de ce qui existait. Je sais que vos services vont peut-être entreprendre une étude sur modèle réduit. Je m'incline, car je sais qu'elle est nécessaire et qu'elle ne manquera pas d'être bénéfique pour en avoir moi-même observée une qui concerne un port qui me touche de plus près.

Cependant, monsieur le ministre, il est des opérations qui, tout en étant bénéfiques, se terminent parfois sur un cadavre. Elles ont beau être excellentes, si elles sont trop lentes, elles ne raniment pas le cadavre. Aussi je vous demande d'entreprendre rapidement des travaux à Etel afin d'apporter des encouragements à cette population très intéressante et méritante.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Je remercie mon collègue M. Golvan d'avoir apporté son appui à mon intervention.

Monsieur le ministre, vous vous rendez parfaitement compte, désormais, de l'importance que présente ce port pour l'économie du littoral. Je vous demande donc de bien vouloir, dans les crédits réservés aux ports de pêche, prévoir une part importante pour ce port d'Etel.

Le port de pêche de Lorient a bénéficié, l'an dernier, d'une modification à son profit de la convention qui le lie à l'Etat depuis 1926. L'avenant, qui porte la date du 20 octobre 1960, passé entre le ministre des finances, vous-même et la société concessionnaire, permet à cette dernière de recevoir des prêts du fonds de développement économique et social pour exécuter les travaux d'amélioration.

Le montant de la faculté d'emprunt est déterminé annuellement par le comité compétent du conseil de direction du fonds. Il a été fixé à 1.800.000 nouveaux francs pour les années 1960 et 1961. Or, la société concessionnaire aura à exécuter, dans le courant de l'année 1962, des travaux particulièrement importants dont la réalisation est ardemment attendue par les usagers du port.

La requête que je viens vous présenter, vous le devinez, tend à obtenir du fonds de développement économique et social une participation adéquate. Il faudrait que cette faculté d'emprunt soit portée de 1.800.000 nouveaux francs à 2.500.000 nouveaux francs au titre de l'exercice 1962. Puis-je compter sur votre concours pour que le port de Lorient soit à même de réaliser les travaux d'amélioration nécessaires à son expansion ?

Quant aux ports de commerce, le rapport écrit que j'ai déposé les concerne exclusivement. Je me permets de vous y renvoyer.

Ce document comporte peut-être, cette année, des développements inhabituels. Outre le bilan actuel, tel qu'il résulte de l'analyse des divers crédits, j'ai cru pouvoir avancer certaines perspectives d'avenir, en raison des projets, peut-être encore imprécis, de création d'un second complexe sidérurgique maritime.

La première partie se limite à la constatation de l'insuffisance des crédits dont vous disposez et qui ne sont pas de nature à entraîner extension de nos infrastructures portuaires.

Je rejoins ainsi ce que disait, voilà un instant, à cette tribune, Mlle Rapuzzi, rapporteur de la commission des finances, qui déplorait, vu notre situation géographique particulièrement intéressante, à savoir nos ouvertures sur quatre mers, l'insuffisance de nos installations portuaires : « Nous nous privons — disait-elle — d'un atout important dans la compétition qui s'ouvrira demain dans le cadre du Marché commun. »

L'analyse des opérations prévues au chapitre 53-34 nous permet, en effet, de souligner qu'en dehors de Dunkerque, où se poursuivent les travaux de construction du complexe sidérurgique qui nécessite des installations portuaires importantes, en dehors de Bayonne où la construction d'une jetée s'avère indispensable pour permettre l'évacuation des soufres de Lacq, qu'il s'agisse d'opérations inscrites précédemment à la loi de programme, qu'il s'agisse de travaux neufs, l'impression qui se dégage de l'analyse budgétaire est qu'on investit surtout dans des travaux d'entretien, de remises en état d'ouvrages vétustes, de restauration, de dragage de chenaux, d'amélioration des profondeurs.

Nous n'aurons pas l'audace de prétendre que ces travaux ne revêtent pas un caractère indispensable, mais nous sommes convaincus que l'expansion économique ne saurait se poursuivre à l'échelle de nos infrastructures portuaires actuelles. La rentabilité d'un navire est fonction de l'importance de son tonnage, ce qui entraîne la construction de bâtiments de plus en plus grands, aux tirants d'eau de plus en plus élevés ; d'où la nécessité d'installations portuaires capables de les recevoir.

Ces perspectives, qui n'échappent à personne, ont conduit certains pays étrangers soucieux de leur développement économique à envisager l'établissement de ports en eau profonde, leur politique d'expansion allant de pair, pour les pays d'Europe occidentale, avec la tendance de la sidérurgie à se rapprocher le plus possible du rivage de la mer.

Nous assistons ainsi à des réalisations spectaculaires : en Italie, le groupe Finsider fait porter tout son effort sur les usines côtières qui s'orientent, avec un équipement très moderne, vers des produits spéciaux ; en Allemagne, à côté d'usines anciennes à Stettin, Lübeck, Emden, il s'édifie à Brême une grande usine moderne ; en Hollande, c'est l'extension de l'usine d'Ijmuden et le projet de réalisation d'une seconde usine côtière dans l'île de Rozenburg, près de Rotterdam ; en Belgique, c'est sur le canal de Gand que se réalise la construction d'une usine sidérurgique.

Partout, ces travaux s'accompagnent d'installations portuaires adéquates. C'est ainsi que l'Angleterre projette, à Port-Talbot, la construction d'un bassin à flot permettant le déchargement des très gros minéraliers.

Certes, le complexe de Dunkerque n'aura sans doute rien à envier aux réalisations étrangères. L'heureuse conjonction dans ce port des quatre activités de base : sidérurgie, pétrole, chimie et énergie thermique, permettra la naissance d'une zone industrielle de première importance.

Notre pays doit-il s'en contenter, à l'exclusion de toute autre réalisation du même ordre, en face des énormes besoins de l'Europe ? Ne risquons-nous pas de ne plus jouer, demain, le rôle éminent auquel nous pouvons prétendre si notre politique économique ne s'inspire pas de ces deux facteurs essentiels : l'approvisionnement en minerai de fer de l'Europe occidentale, dont les besoins sont tels qu'en 1970 elle devra importer encore plus de 25 millions de tonnes, et la découverte de riches gisements africains et utilisation des minerais de l'Amérique, justifiant la migration des usines au bord de la mer en raison des problèmes que pose le transport, tant en ce qui concerne le coût que les moyens d'acheminement ?

Il nous faut donc promouvoir une sidérurgie atlantique, laquelle aura un effet stimulant sur l'industrie européenne et particulièrement française, tout en permettant de conserver et d'amplifier une précieuse collaboration avec les nouveaux Etats d'Afrique noire.

Ces objectifs nous amènent tout naturellement à souligner la nécessité d'installations portuaires adéquates, en raison de l'utilisation de plus en plus fréquente de bateaux minéraliers de très fort tonnage, allant jusqu'à 60.000 tonnes et au-delà. Ces navires permettent de ramener le coût du transport maritime du minerai de fer à une très faible valeur : actuellement, le coût de transport d'une tonne de minerai entre le Canada et Rotterdam est déjà moins élevé que celui d'une tonne de coke entre la Ruhr et la Lorraine.

Ces réflexions, vous les avez déjà trouvées développées dans mon rapport écrit. Je me permets de vous demander de vouloir bien vous y reporter. Vous y verrez quels sont les critères que votre rapporteur a cru devoir retenir, dans la perspective d'installations sidérurgiques maritimes ; celles-ci doivent obéir à un certain nombre de facteurs au premier rang desquels figurent les possibilités portuaires, tant en profondeur qu'en infrastructures.

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations que votre commission des affaires économiques et du plan entend formuler quant au budget des ports de commerce ; elle souhaite qu'intervienne rapidement l'achèvement du port de Dunkerque, complément indispensable du complexe sidérurgique qui s'y crée ; elle se réjouit du développement prochain du port de Bayonne ; elle approuve les divers travaux d'entretien et de remise en état des ports dont l'énumération figure au budget sous le titre : « Analyse des opérations ».

Elle donne donc un avis favorable à l'adoption du budget des ports maritimes, mais elle prie le ministre des travaux publics, dans le cas où l'éventualité de la création d'un second complexe sidérurgique serait envisagée, de procéder, dès maintenant, à des études approfondies lui permettant de porter, le moment venu, son choix sur le point du littoral le plus apte à le recevoir.

M. le président. Dans la discussion générale la parole est à M. Brégégère.

M. Marcel Brégégère. Monsieur le président, mesdames, messieurs, à l'occasion de la discussion du budget des travaux publics, je ne parlerai que d'une seule question pour gagner du temps. En effet, des voix plus autorisées que la mienne viendront certainement à cette tribune évoquer les multiples aspects des problèmes qui relèvent de votre ministère.

Cette question, qui a d'ailleurs été largement traitée par M. Billiemaz, notre excellent rapporteur, est tout de même d'une importance capitale pour l'économie du pays et, je veux le croire, a déjà retenu l'attention du Sénat. Elle a trait à la nouvelle tarification des transports par chemin de fer que vos services sont en train de préparer et qui, si mes renseignements sont exacts, doit être mis en application à partir du 1er avril prochain. (*M. le ministre fait un signe de dénégation.*)

Monsieur le ministre, je vous remercie de votre geste de dénégation, j'espère donc que vous nous apporterez tous apaisements à ce sujet.

Jusqu'à ce jour la tarification des chemins de fer était basée sur l'utilisation d'un même barème entre toutes les gares, en fonction des kilomètres parcourus. Ce système répond ou répondait non seulement à un sentiment d'égalité qui nous est cher, mais encore à la notion de service public, qui doit être le propre de la S. N. C. F. Pour des raisons de coordination, pour des raisons tendant à serrer de plus près le prix de revient, vous proposez de nouvelles méthodes de calcul des frais de transport. C'est ce que vous appelez la « dépéréquation » des tarifs de la S. N. C. F.

Comme en termes barbares cette chose-là est dite ! (*Sourires.*) Si je comprends bien, cette « dépéréquation » aboutit à une différence beaucoup plus accentuée suivant que le transport emprunte une ligne secondaire ou une ligne à plus grand trafic, mais il s'y ajoute des facteurs tels que la situation géographique, les profils, les courbes, etc., tous éléments permettant, suivant les propres termes de vos servives, de déterminer le prix de revient.

Monsieur le ministre, je sais que pour fixer ces tarifs vous emploierez ce que vous appelez « un tarif de pondération ». Mais je sais aussi que, lorsque nous posons des questions précises sur les incidences que cela peut avoir pour un produit donné, dans une situation donnée, on n'obtient pas de réponse et c'est ce qui nous inquiète. Ce que nous craignons, c'est que vos pondérations de distance, votre « basculement » de barèmes, pour reprendre les expressions que vous nous avez données à la commission des affaires économiques, ne se traduisent par une augmentation globale des tarifs, ou tout au moins par une augmentation importante pour les produits transportés provenant de régions placées dans les profils et les courbes de lignes secondaires, c'est-à-dire les régions que l'on devrait avantager au lieu d'accentuer leurs difficultés. (*Très bien ! sur de nombreux bancs.*)

S'il devait en être ainsi, monsieur le ministre, ce serait purement et simplement inconcevable. Cela équivaudrait à une augmentation des tarifs pour les usagers éloignés des grands axes et à une diminution pour les autres. Je ne crois pas que le législateur, en décidant la nationalisation des chemins de fer, ait souhaité aboutir à de telles propositions.

Les industries placées dans certaines régions comme la mienne paieraient ainsi plus cher les matières premières servant à leurs fabrications et se verraient appliquer des tarifs plus élevés

pour l'expédition de leurs produits finis. C'est la méthode la plus sûre pour achever de ruiner ce que l'on appelle la décentralisation et l'aménagement du territoire.

M. Pierre Garet. Très bien !

M. Marcel Brégégère. Cette aggravation de la situation ne favorisera pas les installations d'usines dans certaines régions, mais, au contraire, incitera les industriels à ne pas y venir, et peut-être même à les quitter.

Permettez-moi, monsieur le ministre, au nom de ma région, de mon département et de toutes les régions intéressées, de faire les plus expresses réserves sur cette « dépéréquation », d'autant plus que l'économie agricole sera, elle aussi, très affectée. Les produits agricoles dispersés sur un grand territoire seront particulièrement touchés à la fois pour les transports à courte distance, qui subiront une augmentation allant de 10 à 50 p. 100, si mes renseignements sont exacts, et pour certains transports à grande distance.

Quelle sera la situation de nos produits destinés aux pays étrangers provenant de régions touchées par ces coefficients de majoration, alors que la plupart de ces pays sont opposés à une coordination des tarifs de transport et qu'ils appliquent eux-mêmes des tarifs préférentiels pour leurs propres produits ?

Vous savez bien, mes chers collègues, que la plus grande partie des exportations agricoles, voire les produits des petites usines installées dans des régions industrialisées, provient de régions très éloignées de grands axes de circulation et qui ne se trouvent pas « au pied de la tour Eiffel ».

Après ce cri d'alarme, je vous demande, monsieur le ministre, de prendre toutes mesures pour éviter de causer de nouveaux préjudices à ces régions qui se verront encore une fois désertées. Vous devez le faire pour respecter l'article 5 de la loi d'orientation agricole qui vise les zones d'action rurale. Je cite : « Lorsque ces zones sont défavorisées par leur éloignement, soit des points d'approvisionnement des produits nécessaires à l'agriculture, soit des centres de consommation et de vente, des mesures de péréquation des tarifs de transport propres à rendre leurs productions compétitives devront être prises ».

Les craintes sont grandes parmi les usagers de certaines régions de France. Les chambres d'agriculture, les chambres de commerce, les offices de transport se sont émus à l'annonce de cette dépéréquation qui met en cause la notion de service public de la S. N. C. F., notion qui était la base même de la nationalisation en raison de la nécessité du chemin de fer pour toutes les régions de France. Je vous demande, monsieur le ministre, avant de prendre les dispositions concernant la tarification projetée qui met en cause notre pays, de les soumettre pour approbation au Parlement. Vous augmenterez ainsi les délais de mise en vigueur pendant lesquels les usagers pourront donner leur avis, leurs appréciations et leurs suggestions afin que votre réforme tarifaire tienne compte de toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts légitimes de l'économie de notre pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Defferre.

M. Gaston Defferre. Monsieur le ministre, je veux m'adresser à vous sur un sujet que vous connaissez bien et à propos duquel j'ai déjà eu l'occasion de vous « interpeller » quand vous êtes venu à Marseille en visite officielle, il y a plus d'un mois. J'ai eu l'occasion d'en reparler avec vous devant le chef de l'Etat, il y a quelques semaines seulement.

Ce qui caractérise le problème de la liaison par voie navigable du Rhône au Rhin, c'est que, depuis quelques semaines, tout le monde, qu'il s'agisse des parlementaires d'Alsace, de Lorraine, du Centre ou du Sud de la France, quelles que soient leurs opinions politiques, qu'il s'agisse des membres du Gouvernement ou du chef de l'Etat, tout le monde considère qu'il est indispensable de réaliser cette liaison du Rhône au Rhin par voie navigable.

Il y a quelques semaines, la situation était assez différente, car nous étions en présence d'un rapport qui avait été déposé par une commission présidée par un technicien, ancien ministre, qui concluait défavorablement, en apportant à l'appui de sa thèse toute une série d'arguments qui n'ont pas résisté bien longtemps à l'épreuve des faits.

Aujourd'hui, je crois savoir que vous êtes convaincu qu'il faut réaliser cette liaison fluviale, faute de quoi, dans le cadre du Marché commun, il est bien évident que, dans quelques années, toute l'activité maritime et portuaire de la France serait détournée, non seulement au profit du Nord — si le Nord de la France était seul bénéficiaire, on pourrait comprendre que les gens du Sud se plaignent — mais au profit des pays étrangers et toute une partie de l'activité économique de notre pays risquerait alors d'être atteinte très gravement.

Cela est devenu si évident qu'au cours de la visite qu'il a faite à Marseille, il y a quelque temps, le chef de l'Etat, et je vais citer ses propres paroles, s'est exprimé en termes parfaitement clairs à ce sujet.

Il a dit : « Il s'agit maintenant, et vous avez raison de le dire, de l'avenir, autrement dit non seulement de la transformation de Marseille, mais de son expansion. Il est normal que vous y pensiez tous. A cet égard, dans les faits que vous avez évoqués, je retiens en particulier ceux qui ont trait au Marché commun. Il est parfaitement vrai que les ports de Rotterdam, d'Anvers, et même de Dunkerque, comptent parmi les éléments du problème ; il n'en est pas moins vrai que Marseille, à mon sens, n'a aucune raison de redouter l'avenir.

« Marseille est placée au bout du Rhône, et c'est bien sûr la communication du Rhône au Rhin qui est la clef de voûte d'une grande réorganisation nécessaire au point de vue national et européen. Je ne crois pas que vous ayez des raisons de penser que cette décision ne soit pas prise. »

« La décision, a dit le chef de l'Etat, est prise effectivement d'opérer cette réalisation dès que ce sera possible et que les études qui sont en cours auront abouti.

« Il y a là tout un ensemble de considérations que M. le ministre des travaux publics — il s'adressait à vous — connaît bien mieux que moi et qui font un ensemble d'une extrême complexité.

« Pour le IV° plan, je le répète, les études vont se développer et la décision de principe est prise.

« A quel moment au juste la réalisation pourra-t-elle être engagée ? Je ne peux pas vous le dire. Je vous dis simplement qu'elle se fera.

Par conséquent, nous nous trouvons en présence d'une décision, le chef de l'Etat l'a dit lui-même, qui est prise. On nous dit que cela se fera. Je ne veux pas revenir sur des chiffres qui ont été cités à l'Assemblée nationale ; je ne veux pas revenir sur tous les arguments. Je veux simplement insister sur un aspect du problème. Monsieur le ministre, vous avez, hier, en conseil des ministres, examiné le IV° plan qui va être soumis au Parlement. Or, nous savons que cette réalisation n'y est pas inscrite.

Le problème qui se pose donc pour nous n'est pas de savoir si, oui ou non, la liaison par voie fluviale ou navigable entre le Rhône et le Rhin se fera : la question qui se pose est de savoir quand elle se fera, si elle se fera au cours du prochain plan ou si, au contraire, elle sera renvoyée au plan suivant.

C'est sur ce point précis que je veux attirer votre attention, comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire. Vous savez mieux que moi que, dans la vie des hommes et plus encore dans la vie des Etats, il y a des moments pour faire les choses et que, lorsqu'on laisse passer les circonstances favorables, on risque de ne plus jamais les retrouver. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Or, si vous n'inscrivez pas dans le IV° plan, si le Gouvernement ne se décide pas à réaliser dans les plus courts délais cette liaison fluviale entre le Rhône et le Rhin, non seulement les courants maritimes, mais les grands courants économiques vont se détourner vers le Nord et quand, dans quelques années, vous voudrez réaliser votre liaison, il sera trop tard : elle risque alors de ne plus servir à rien et vous aurez dépensé les deniers de l'Etat inutilement. Vous aurez alors sur la conscience le regret d'avoir attendu trop longtemps et d'avoir privé la France d'un instrument qui est nécessaire à son développement, non seulement maritime, mais économique et social.

Ce matin, je veux être très bref et faire porter mon intervention uniquement sur ce point. Je tiens à vous demander de faire en sorte que ce projet soit inscrit au IV° plan. Cerains de mes collègues et moi-même avons déposé un amendement qui comporte l'abattement de certains crédits de votre ministère pour vous montrer quelle importance nous attachons à cette question, principalement quant à la date où la décision doit être prise. Quand le IV° plan viendra en discussion devant le Parlement — nous pensons que nous disposerons cette fois du temps nécessaire pour l'examiner complètement et attentivement (*Très bien !*) — nous avons l'intention de demander que ce projet y soit inclus.

Ma conclusion, monsieur le ministre, sera très simple. Nous savons que la plupart des ministres — je ne commets pas une indiscrétion en disant que vous êtes vous-même de ceux-là — considèrent que ce projet doit être réalisé. Nous savons aussi que le chef de l'Etat — il l'a dit en termes parfaitement clairs — partage cet avis.

Est-ce parce qu'une commission plus ou moins anonyme, présidée par un technicien qui ne porte en ce moment aucune responsabilité politique, s'est prononcée contre ce projet, qu'il va être renvoyé aux calendes grecques et risquer de ne jamais être réalisé ? Nous sommes là, aujourd'hui, en présence d'un de ces problèmes comme nous en avons connu assez souvent d'un côté, la volonté quasi-unanime des élus du Parlement, du Gouvernement et du chef de l'Etat ; de l'autre, une commission de techniciens qui, à elle seule, risque d'empêcher la réalisation d'un pareil projet.

Monsieur le ministre, j'attire votre attention sur la gravité des conséquences que pourrait avoir le renvoi de la réalisation de ce projet. Nous comptons sur vous pour nous permettre de le faire aboutir dans le plus court délai, faute de quoi, dans quelques années, il risquerait d'être trop tard. (*Applaudissements à gauche et sur un certain nombre d'autres bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Nayrou.

M. Jean Nayrou. Monsieur le président, mes chers collègues, je voudrais, profitant de la discussion du budget des travaux publics, appeler à nouveau l'attention de M. le ministre sur trois points particuliers.

Le premier a trait aux agents des travaux des ponts et chaussées. Le 21 juin 1960, j'avais attiré votre attention, monsieur le ministre, sur la situation particulière et les ennuis qui résultaient de l'application d'une circulaire empêchant la nomination des cantonniers aux postes qui étaient libres et, par de lénifiantes paroles, vous m'aviez donné l'espoir que cette question serait peut-être résolue. J'ai le regret de vous dire aujourd'hui qu'il n'en a rien été et que la situation est encore plus grave qu'à ce moment-là !

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Jean Nayrou. Je vous en prie, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre des travaux publics. J'avais répondu à M. Nayrou que nous reprendrions les nominations avant la fin de l'année. L'année n'est pas finie et, dans de nombreux départements, ma parole sera tenue !

M. Joseph Nayrou. Monsieur le ministre, la question a été posée le 21 juin 1960 et nous sommes en 1961 !

M. le ministre des travaux publics. J'avais dit « l'année prochaine », c'est-à-dire avant le 31 décembre 1961.

M. Jean Nayrou. J'en accepte l'augure !

Je voudrais appeler votre attention, dans le même ordre d'idées, sur la situation du personnel des parcs départementaux. Je me bornerai à dire que cette situation crée un malaise préjudiciable à la bonne marche des services départementaux.

J'en viens maintenant au budget de la S. N. C. F. et plus spécialement à la situation des cheminots. Me tenant fidèlement au courant de l'actualité ferroviaire, j'ai la fierté de constater que les chemins de fer français sont à la pointe du progrès et dignes d'être pris comme exemple de perfection technique. La nationalisation a donc doté le pays d'un instrument remarquable jouant un rôle éminent dans la vie du pays. Pourquoi faut-il qu'à côté de ces éléments de satisfaction nous soyons aux prises avec les difficultés du problème du personnel ?

Les cheminots sont tout de même un élément déterminant de la bonne marche de la S. N. C. F. Leur compétence, leur dévouement, je dirai même leur esprit de sacrifice, sont si souvent exaltés qu'on serait tenté de croire qu'ils sont les enfants gâtés des services publics. Hélas ! nous sommes loin de compte. Le budget type établi par l'organisation syndicale force ouvrière a subi une augmentation de 20,92 p. 100 du 1er juillet 1958 au 1er août 1961. Or, durant cette période, les salaires n'ont augmenté que de 7,34 p. 100, soit un retard de plus de 13 p. 100, et je souligne que force ouvrière s'est basée sur les indices officiels, trop souvent optimistes.

Ce retard est préjudiciable tant aux actifs qu'aux retraités, car on ne peut pas dissocier les uns des autres, ce qui donne une portée sociale énorme aux décisions à prendre.

La réforme de la rémunération de mai 1960 n'était qu'un rattrapage des salaires en cinq étapes. La prochaine, la deuxième, est prévue pour le 1er janvier 1962. L'augmentation qui en résultera est en moyenne de 1,03 p. 100, soit 0,8 p. 100 à la base et 1,7 p. 100 au sommet. Cette plus grande ouverture de l'éventail des salaires ne peut que choquer lorsqu'on pense à la modicité des traitements de début. Bien sûr, il faut une hiérarchie dans toutes les administrations et, dans le cas des chemins de fer, elle doit être forte et respectée, mais peut-elle l'être si elle se construit sur une base comportant des salaires de misère ?

La commission mixte des statuts s'est réunie le 16 novembre. Le Gouvernement a proposé une augmentation de 3,5 p. 100, mais cette augmentation reprend celle de 1,25 p. 100 accordée antérieurement si bien que l'augmentation réelle prévue pour le 1er janvier 1962 n'est que de 2,25 p. 100 — un terme de comparaison : au 1er décembre, l'augmentation du salaire minimum interprofessionnel garanti sera vraisemblablement de 2,90 p. 100 !

Devant la menace de grève, le Gouvernement a annoncé que les 3,5 p. 100 d'augmentation qui, en réalité, doivent être ramenés à 2,25 p. 100, je viens de le dire, seraient accordés à partir du 1er novembre 1961. C'est évidemment une preuve de plus que le pouvoir ne recule pas ! Mais vous n'avez vraiment pas de chance, monsieur le ministre, car les cheminots ont prévu une grève pour mardi prochain et je présume d'ores et déjà qu'à nouveau, devant cette menace de grève, grève légale, le Gouvernement sera certainement appelé à céder une fois de plus.

Je me permets d'évoquer ici la menace qui a pesé sur le droit de grève des cheminots. La Constitution de 1958 — et le comité constitutionnel fut unanime — a reconnu le droit de grève et il ne faudrait pas que, sous couvert de réglementation, le Gouvernement arrive à le supprimer. Donc, mardi, jour de cette grève, le Gouvernement sera obligé de se pencher sur le problème des rémunérations des cheminots.

A ce propos, au moment où l'on parle d'intéressement des salariés à la marche des entreprises, je ferai observer que le nombre des cheminots décroît alors que le trafic des marchandises et des voyageurs augmente, si bien que la S. N. C. F. est bien une entreprise où la productivité s'est accrue. Vous avez là l'occasion d'illustrer précisément la volonté du Gouvernement de réaliser l'intéressement des salariés à la marche des entreprises !

Un autre problème est particulièrement important pour les cheminots, celui de la double campagne accordée aux anciens combattants d'autres administrations. Je connais bien cette question qui intéresse de nombreux membres de ma famille, dont mon père, ancien combattant de la guerre de 1914-1918 : les cheminots sont les seuls à ne pas percevoir le bénéfice de la double campagne, alors que toutes les associations syndicales et les associations d'anciens combattants sont unanimes pour demander qu'ils en bénéficient. Il était intéressant, je crois, de le rappeler à propos de ce budget.

Enfin, une dernière observation. Ce matin, en écoutant la radio officielle, j'ai entendu une nouvelle qui m'a peu surpris. Depuis plus d'un an, on laisse prévoir une diminution du prix de l'essence et voilà que le Gouvernement envisagerait un relèvement de taxe sur le carburant ! (*Mouvements.*) Il y a là une contradiction sur laquelle le Sénat sera heureux, monsieur le ministre, d'entendre vos explications.

M. Bernard Chochoy. C'est une innovation !

M. Jean Nayrou. Excusez-moi d'avoir retenu trop longtemps votre attention mais ces trois problèmes exigent des précisions. Nous savons, par des précédents, que M. le ministre n'essayera pas d'échapper à la discussion, qu'il la recherchera et nous serons attentifs à ses réponses. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute suspendre maintenant ses travaux. (*Assentiment.*)

La séance sera reprise à quinze heures trente en raison de la conférence des présidents qui doit se réunir à quatorze heures trente.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures vingt-cinq minutes, est reprise, sous la présidence de M. Gaston Monnerville, à seize heures dix minutes.*)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances, deuxième partie, concernant les crédits du ministère des travaux publics et des transports.

Dans la suite de la discussion générale la parole est à M. Camille Vallin .

M. Camille Vallin. Mesdames, messieurs, mon intervention portera sur deux questions : la première a trait à la situation du personnel des ponts et chaussées, la seconde au conflit qui oppose le Gouvernement et la direction de la Société nationale des chemins de fer français aux cheminots.

En ce qui concerne le personnel des ponts et chaussées, malgré le commencement de mise en application de la réforme, dont les conséquences sont du reste très limitées, nous ne pouvons que regretter qu'actuellement aucune mesure nouvelle vraiment sérieuse ne permette une réelle amélioration du sort de ces agents, quelle que soit leur place dans la hiérarchie. C'est ainsi que les indices maxima des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, fixés à un niveau relativement bas, compte tenu du respect de certaines parités, demeurent au même niveau de 510 alors que la situation de leurs homologues d'autres administrations était sensiblement améliorée.

En ce qui concerne les personnels de bureau, aucune transformation d'emploi n'est prévue permettant à la fois la titu-

larisation d'un grand nombre d'agents auxiliaires qui occupent des emplois permanents et la possibilité pour les employés de bureau d'accéder au grade de commis, dont ils remplissent effectivement les fonctions.

La situation est encore plus grave pour les agents de travaux et conducteurs de travaux publics de l'Etat. Bien souvent sont reconnus officiellement le dévouement et la haute conscience professionnelle de ces agents, mais cet hommage devrait être suivi d'une suite pratique et logique aboutissant à une solution de justice.

Monsieur le ministre, votre budget prévoit une nouvelle réduction d'effectifs qui vient s'ajouter aux quelque 10.000 postes déjà supprimées depuis 1948. Ne pensez-vous pas qu'une telle réduction risque de mettre sérieusement en difficulté le service qui, en plus de l'accroissement de ses tâches traditionnelles, doit faire face à de nombreuses tâches nouvelles ?

Outre le problème des effectifs, il est regrettable que ne soit pas donnée enfin satisfaction à la revendication des conducteurs des travaux publics de l'Etat qui continuent à être rémunérés comme chefs d'équipe, alors que leurs attributions relèvent incontestablement du classement dans le cadre B.

Je ne voudrais pas allonger le débat et c'est la raison pour laquelle je ne donnerai pas un état détaillé des revendications de ces agents — M. le ministre les connaît parfaitement. Je voudrais insister pour qu'une suite favorable leur soit donnée.

En ce qui concerne les ouvriers d'Etat, il est prévu un crédit permettant un relèvement de salaire de 5 p. 100 ; nous nous en félicitons, mais ce relèvement est très nettement insuffisant pour établir la parité des ouvriers considérés avec le secteur de référence « travaux publics de la Seine ».

Il apparaît donc qu'il n'a été prévu aucun crédit nouveau au titre de l'exercice 1962 pour rattraper le retard de salaires et améliorer les rémunérations pour l'année à venir. Pour tenir compte du retard de salaires de ces ouvriers et pour respecter la parité suivant l'évolution des salaires dans le secteur de référence, il serait nécessaire qu'au chapitre 31-15 figure, au titre des mesures nouvelles pour 1962, un relèvement de 10 p. 100 supplémentaires des salaires des ouvriers des parcs et ateliers, c'est-à-dire en plus environ 2.915.000 nouveaux francs s'ajoutant au crédit de 1.457.719 nouveaux francs déjà prévus, pour financer l'incidence totale de la mesure sur ce chapitre.

Enfin, en ce qui concerne les agents des voies navigables et des ports maritimes, nous ne pouvons que répéter que, dans le budget qui nous est soumis, aucune mesure nouvelle n'est prévue. Or, ces personnels n'ont pas bénéficié des mesures, même limitées, prévues par la réforme des ponts et chaussées. Il en résulte donc une rupture de parité avec leurs homologues des services routiers, ce qui crée un profond mécontentement. Je voudrais en outre signaler que ces agents, dont personne ne peut nier le travail particulièrement pénible, sont toujours considérés, contre toute évidence, comme constituant un personnel sédentaire.

Telles sont, monsieur le ministre, les principales revendications des personnels des ponts et chaussées sur lesquelles je désirerais attirer votre attention, en souhaitant vivement qu'il en soit tenu compte et en regrettant profondément que ces revendications n'aient pas trouvé jusqu'ici plus de compréhension de la part de l'administration.

J'en arrive à la deuxième partie de mon propos, c'est-à-dire au conflit qui oppose les cheminots à la direction de la S. N. C. F. et au Gouvernement. Je voudrais auparavant dire un mot pour demander qu'enfin soient accordées aux cheminots anciens combattants les bonifications de campagne dont bénéficient les anciens combattants de la fonction publique et des industries nationalisées. Il n'est que temps que cette mesure de justice soit enfin prise.

Mais je voudrais insister surtout sur le conflit qui est devenu particulièrement aigü ces derniers mois et qui a provoqué de sérieuses pertubations dans le fonctionnement de la S. N. C. F., notamment le 27 septembre, les 16, 17 et 18 octobre et, enfin, le 26 octobre, journée qui fut marquée par une grève totale des cheminots.

Après tous ces mouvements, le Gouvernement a proposé une augmentation de 2,25 p. 100. Mais les fédérations syndicales des cheminots unanimes ont jugé ces propositions inacceptables. Elles font remarquer que l'augmentation de 2,25 p. 100 proposée est inférieure à l'augmentation prévue pour le S. M. I. G., qui est de 2,92 p. 100 à partir du 1er décembre.

Que demandent les cheminots ? Que le salaire de base au coefficient 100 soit porté à 43.000 francs, soit une augmentation de 10 p. 100 environ, avec répercussion sur une grille comportant le redressement des petites et moyennes échelles ; la suppression des abattements de zone, le retour à la semaine de quarante heures en cinq jours sans diminution de salaire.

Je voudrais d'abord souligner la légitimité de ces revendications, puis examiner la possibilité de les satisfaire.

Depuis 1957, le pouvoir d'achat des cheminots a été amputé de 10 p. 100. Réclamer et retrouver le pouvoir d'achat de 1957 n'est pas, me semble-t-il, une revendication exorbitante. D'autant que, même avec cette augmentation, les cheminots seraient encore loin de leur pouvoir d'achat de 1938 qui a diminué de près de 30 p. 100 selon les estimations des organisations syndicales.

Cette insuffisance notoire de la rémunération des cheminots a d'ailleurs provoqué, d'après les chiffres fournis par la S. N. C. F., 2.000 démissions en 1960 contre 1.544 en 1959. Le manque de personnel se fait sentir en particulier dans les catégories de personnels qualifiés indispensables. La S. N. C. F. n'en recrute plus du fait des salaires insuffisants qui sont servis à ces catégories d'agents placés sur les petites ou moyennes échelles. Il est donc urgent de régler la question de la rémunérations de ces personnels.

D'ailleurs, l'effectif du personnel ne cesse de diminuer alors que s'accroît le trafic. De 470.000 agents en 1949, il est tombé à 352.862 au 31 décembre 1960, soit 117.000 agents en moins. En 1960, l'effectif était inférieur de 4.394 unités à celui de 1959.

Dans le même temps, ainsi que l'annonçait le conseil d'administration de la S. N. C. F. dans sa réunion du 6 juin dernier, la S. N. C .F. a connu, en 1960, le trafic le plus intense de l'histoire du chemin de fer. De ce fait, l'unité de trafic par heure d'agent, qui était de 70 en 1949, est montée à 114 en 1960.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il est paradoxal et contraire à toutes les promesses officielles que l'augmentation de la productivité des cheminots s'accompagne d'une baisse de leur pouvoir d'achat ? Les organisations syndicales ont évalué à 25 milliards la somme nécessaire à la satisfaction de leurs revendications. La S. N. C. F. peut aisément trouver une recette équivalente. Il n'est nul besoin, pour cela, de faire appel à des impôts nouveaux ou d'augmenter tous les tarifs de la S. N. C. F. Il suffirait d'augmenter certains tarifs qui sont, à notre avis, anormalement bas. Il existe en effet, dans la fixation des tarifs de transports marchandises, une discrimination à la fois anormale et très significative. C'est ainsi que, pour les transports par trains et wagons complets, qui représentent 97 p. 100 du trafic total, il existe presque autant de tarifs que de clients. Les sociétés bénéficient, sous réserve d'assurer un certain tonnage, de tarifs préférentiels débattus directement avec la direction de la S. N. C. F. *L'Usine nouvelle*, organe du grand patronat, a d'ailleurs créé un service spécial pour donner « tous renseignements concernant les transports ferroviaires, notamment pour le calcul des prix de transport et pour la revision des taxations ».

On en arrive alors aux constatations suivantes que je voudrais, mes chers collègues, livrer à vos réflexions. En 1960, 6.260.000 tonnes de produits chimiques ont été transportés par trains et wagons complets rapportant 13 milliards d'anciens francs à la S. N. C. F. Le produit moyen de la tonne kilométrique pour ce trafic s'est établi à 6,86 francs alors qu'il était de 7,25 francs en 1959. Ainsi, les grands trusts chimiques, tels Péchiney, Saint-Gobain et autres, ont bénéficié d'une baisse de tarifs. C'est vrai aussi pour le transport du minerai dont le prix a diminué de sept centimes la tonne de 1959 à 1960. C'est vrai encore pour tous les transports de ce genre.

Par contre, sur 2.090.000 tonnes de « colis de détail » seulement, la S. N. C. F. a encaissé 50 milliards, c'est-à-dire quatre fois plus que pour les transports de produits chimiques pour un tonnage deux fois et demi inférieur. Pour les colis de détail, le produit moyen de la tonne kilométrique n'a pas diminué ; au contraire, il a augmenté d'une année sur l'autre de 44,50 francs en 1959 à 44,80 francs en 1960. La fédération C. G. T. des cheminots a calculé que, pour 1960, les cadeaux de la S. N. C. F. aux grosses sociétés représentaient 275 milliards d'anciens francs. Ce n'est d'ailleurs pas tout : en 1960, la S. N. C. F. a versé 13.250 millions à certains industriels propriétaires d'embranchements particuliers raccordés au réseau S. N. C. F. Elle a payé 28.650 millions aux propriétaires de 57.100 wagons qui roulent sur le réseau, soit 500.000 francs par an pour un wagon qui coûte 3 millions et qui peut rouler de nombreuses années. Il faudrait encore ajouter les bonifications consenties en 1960 à ces mêmes sociétés pour un total de 49.790.000 francs.

Ainsi, lorsqu'on fait le compte des cadeaux et privilèges consentis aux grands monopoles, on se rend compte qu'en les supprimant, non seulement on pourrait largement satisfaire les revendications actuelles des cheminots, mais on aurait pu éviter aussi la hausse de 6,25 p. 100 sur les tarifs voyageurs. (*M. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports, fait un signe de dénégation.*)

Monsieur le ministre, je vous vois faire un signe de dénégation, mais ce sont des faits. Je vous ai cité des chiffres que

vous ne pouvez pas contester. D'ailleurs, ils ont été produits depuis fort longtemps et vous ne les avez jamais contestés.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Si, chaque fois !

M. Camille Vallin. Quels sont vos arguments pour justifier de tels privilèges ? Peut-être invoquerez-vous la crainte d'une incidence sur les prix si les tarifs étaient relevés pour les grandes sociétés ? Cet argument ne serait pas valable, d'abord parce que les bilans de l'exercice 1960 font ressortir des bénéfices si élevés que ces sociétés pourraient facilement absorber ces relèvements de tarifs ; ensuite, parce qu'elles n'ont pas attendu cela pour augmenter leurs prix. C'est ainsi, monsieur le ministre — vous ne démentirez pas ces chiffres — que la S. N. C. F. paie le gros matériel électrique 34 fois plus cher qu'en 1938, les travaux du bâtiment 35 fois plus cher, le charbon 40 fois plus cher et les rails 41 fois plus cher, tandis que ses fournisseurs ne paient, comme usagers de la S. N. C. F., que 18 fois plus qu'en 1938. Ainsi, ils vendent entre 34 et 41 fois plus cher à la S. N. C. F. et ils ne lui paient que 18 fois plus qu'en 1938. Le décalage est flagrant. Il y a là, pour les grandes sociétés capitalistes, une source de profits réalisés par l'intermédiaire d'une société nationalisée.

Ainsi, ces faits prouvent qu'il est possible de donner satisfaction aux revendications légitimes des cheminots. Il faut faire vite, monsieur le ministre, si vous voulez éviter que, mardi prochain, une grève générale, décidée par tous les syndicats, ne vienne perturber à nouveau la vie du pays. Si vous aviez, à cette occasion, l'intention d'employer certaines mesures que vous aviez envisagées lors de la grève précédente, vous pouvez être sûr que vous ne pourrez rien contre la volonté unanime des travailleurs de la S. N. C. F. qui ont su déjà, par leur unité, briser vos tentatives de porter atteinte au droit de grève.

Si vous persistez donc dans vos propositions dérisoires, c'est vous, monsieur le ministre, ainsi que le Gouvernement, qui porterez la pleine et entière responsabilité de cette grève. Alors, chacun pourra constater qu'entre les privilèges des trusts sans patrie, dont on a pu dénoncer la haute trahison durant l'occupation, et les cheminots qui s'illustrèrent héroïquement dans la bataille du rail, vous n'avez pas hésité à préférer les premiers. Ce sera une démonstration supplémentaire de la nocivité d'un pouvoir qui n'est en vérité que le conseil d'administration des grands monopoles capitalistes. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à Mme Dervaux.

Mme Renée Dervaux. Monsieur le président, mesdames, messieurs, il y a un an, dans une communication relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne, M. le Premier ministre faisait appel à la collaboration entre employeurs et employés dans un esprit de compréhension réciproque. Cette compréhensive collaboration s'est traduite, pour l'employeur, autrement dit la régie autonome des transports parisiens, par un accroissement très sensible de la productivité. M. le Premier ministre en donne d'ailleurs l'illustration. En effet, le nombre des agents qui s'élevait à 42.000 en 1931 est tombé à 34.475 en 1959, soit une diminution de 17,5 p. 100 tandis que le trafic global de la régie s'est accru de plus de 10 p. 100.

La pendule gouvernementale, chacun le sait, est arrêtée à l'heure de l'économie, du sacrifice et de la discipline, ce qui se traduit pour les travailleurs en général et les employés de la R. A. T. P. en particulier par des conditions de vie toujours plus difficiles. Ces derniers sont donc obligés d'avoir recours à la grève pour amener leur employeur à une plus juste compréhension. Travailler plus pour un pouvoir d'achat moindre ne saurait être une ambition à laquelle aspirent les travailleurs.

Le Gouvernement, qui a besoin de trouver des ressources nouvelles pour équilibrer son budget alourdi par les dépenses démesurées qu'entraîne la guerre l'Algérie, envisage de réduire sa participation à la R. A. T. P., ce qui aura pour conséquence de provoquer une augmentation du prix des billets.

Au cours de la discussion générale du projet de loi de finances à l'Assemblée nationale, M. le ministre des finances a reconnu qu'un relèvement des tarifs voyageurs de la S. N. C. F. était prévu. Or le relèvement des tarifs S. N. C. F. entraîne automatiquement un relèvement de ceux de la R. A. T. P. Cette hausse serait de l'ordre de 6,5 p. 100 des tarifs voyageurs S. N. C. F. et de 8 p. 100 du prix du carnet de tickets de métro et d'autobus. C'est ce que vous avez appelé, monsieur le ministre des transports, au cours de votre conférence de presse du 16 octobre, une « hausse modérée ». Mais, modérée selon vous, mineure selon M. le ministre des finances, elle est, pour la population laborieuse de la région parisienne, insupportable.

De plus, cette augmentation est-elle justifiée ? L'exercice 1960 fait apparaître une situation assainie. Le budget d'une importance globale de 87 milliards d'anciens francs présente un solde créditeur de 1.250 millions, excédent notablement supérieur à celui de l'exercice précédent et dû, en grande partie, à la décision prise par les pouvoirs publics, le 1er août 1960, d'un relèvement général des tarifs assorti d'un retour à la parité des cartes hebdomadaires de travail. De ce fait, les recettes procurées par versements directs des usagers accusent une augmentation de 15 p. 100 — 59.525 millions contre 51.179 millions en 1959. Mais il est bien évident que cette situation se trouvera de nouveau déséquilibrée si l'Etat, reniant sa signature, diminue sa participation, c'est-à-dire le remboursement des tarifs préférentiels accordés à certaines catégories sociales.

Or, il en est question en ce moment. Quelle en est l'importance ? Les recettes de la R. A. T. P. en 1960 se répartissent ainsi : billets de première classe, 10 p. 100 ; billets de seconde classe, 53,7 p. 100, cartes hebdomadaires de travail, 34, 5 p. 100. A ce dernier chiffre il faut ajouter les billets et tickets à demi-tarif réservés aux membres de familles nombreuses et aux mutilés, comportant une réduction de 50 p. 100, ainsi que ceux institués en faveur des étudiants et des élèves poursuivant leurs études dans des établissements publics et des économiquement faibles. La perte de recettes imputable aux tarifs réduits concédés sur l'ordre de l'Etat s'est élevée en 1960 à 16.175 millions. Pour 1961, cette somme sera plus grande, au moment même où l'Etat veut réduire son remboursement.

Le pouvoir gaulliste a, certes, pris la fâcheuse habitude de faire supporter à la collectivité les charges qui lui incombent. C'est ce qu'il appelle la solidarité nationale. L'augmentation des tarifs des transports de la région parisienne en est une illustration, puisque cette augmentation consisterait surtout à pallier le déficit causé par le non-remboursement de l'Etat. Et pourtant, en 1960, l'ensemble des impôts et taxes supportés par la R. A. T. P. figure dans les comptes pour 13.590 millions. Le montant des pertes de recettes dues aux tarifs préférentiels s'élève, je l'ai dit tout à l'heure, à plus de 16 milliards. Enfin, la R. A. T. P. ne bénéficie pas pour ses achats de carburants et de force motrice des tarifs préférentiels accordés aux gros utilisateurs.

Ainsi donc, pour les charges fiscales et les achats de matières premières, la R. A. T. P. est assimilée aux entreprises du secteur privé : mais, pour répondre aux préoccupations économiques et sociales du Gouvernement, elle est astreinte aux obligations d'un service public et quelles obligations ! Sachons qu'en 1960 le nombre des voyageurs bénéficiant de tarifs réduits a dépassé 57 p. 100. Comment, dans ces conditions, équilibrer un budget ? Par une nouvelle hausse des tarifs ? Mais, depuis 1958 les transports parisiens ont déjà subi des hausses totalisant 85 p. 100, la dernière en date étant celle d'août 1960. Je vous le demande, monsieur le ministre, allons-nous subir chaque année un putsch militaire et une hausse des transports ?

Il y a d'autres moyens que l'augmentation des tarifs pour assurer à la R. A. T. P. une gestion saine. On pourrait d'abord rétablir la taxe de transports supprimée par le Gouvernement en 1959 au grand profit du patronat et qui rapportait en moyenne 20 milliards par an. Le produit d'une telle taxe remplacerait avantageusement pour la population laborieuse toute nouvelle hausse des tarifs. La perception de cette taxe devrait être progressive, établie par paliers et limitée aux entreprises de plus de dix salariés.

Il faudrait aussi traiter la R. A. T. P., non plus en collecteur d'impôts, mais en service public au service de l'usager. Or, c'est le contraire qui se produit. Le rapport du conseil d'administration de la R. A. T. P. pour la période d'avril à décembre 1960 fait apparaître une perte de plus de 24 millions de voyageurs du réseau routier. Sur ces 24 millions, 35 p. 100 environ seulement réapparaissent au réseau ferré. Ainsi, la politique de hauts tarifs s'ajoutant aux insuffisances criantes des services pousse les voyageurs à s'en éloigner. Certains diront peut-être que les grèves ajoutent encore à ces difficultés. Mais il m'est facile de prouver que la responsabilité entière de ces grèves, comme celle d'ailleurs des autres difficultés que connaissent les usagers des transports, incombent au Gouvernement qui s'est arrogé tous les pouvoirs dans le domaine des transports parisiens et qui est en fait le seul gestionnaire des transports. Par exemple, le conseil général de la Seine n'a plus qu'un seul représentant au sein des organismes de transports et le conseil d'administration de la R. A. T. P. n'est plus, aux dires de certains de ses membres, qu'un conseil de façade. On peut juger là l'arbre à ses fruits.

La hausse des tarifs n'est d'ailleurs pas le seul moyen pour imposer aux usagers des charges accrues. C'est ainsi que, si en 1939 il fallait 39 tickets pour neuf trajets donnés, il en fallait 69 en 1958.

Le service est-il, pour autant, satisfaisant et les grands travaux d'équipement et de modernisation des réseaux qui permettront

de répondre aux besoins de la population parisienne vont-ils être mis en œuvre ?

Si je prends pour exemple le prolongement de la ligne n° 13 de la porte au pont de Clichy, ligne que je connais particulièrement bien, on peut en douter. Depuis plus de vingt ans on parle de ce prolongement. A une certaine période, je siégeais alors au conseil général, cette opération avait même le n° 1. Maintenant où en est-elle ? Les charges locales relatives aux transports vont pourtant en augmentant puisqu'elles ont été portées de 20 à 30 p. 100. Cette participation doit s'élever, pour 1961, à 6.320 millions d'anciens francs.

Ainsi, de plus en plus, le Gouvernement impose de lourdes charges et, depuis l'intervention des textes gouvernementaux du 7 janvier 1959, les transports parisiens coûtent de plus en plus cher à la population du département. Il est temps de prendre une autre orientation, de choisir une autre voie.

Nous affirmons qu'il est possible d'assurer une gestion saine de la R. A. T. P. sans augmenter les tarifs. Pour cela, la R. A. T. P. doit être enfin reconnue comme un véritable service public et, partant, être exonérée des impôts frappant les établissements industriels et commerciaux et bénéficier pour l'électricité et les carburants des tarifs préférentiels accordés aux gros utilisateurs. Le Gouvernement doit rembourser intégralement les pertes de recettes résultant des tarifs spéciaux décidés par lui. Enfin, l'Etat devrait attribuer à la R. A. T. P. des crédits à très long terme et à taux réduit pour le financement des travaux les plus importants, tels que la création et le prolongement de lignes de métro et d'autobus et la modernisation du matériel.

Si de telles mesures étaient prises, il serait possible de donner satisfaction aux revendications du personnel de la R. A. T. P. sans augmenter les tarifs des transports et d'assurer un aménagement dont notre réseau a le plus grand besoin. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Sempé.

M. Abel Sempé. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je limiterai mon intervention à quatre problèmes : celui du fonds routier et plus spécialement des tranches communales et départementales, en ayant le souci de ne pas répéter ce qui a déjà été dit ; celui de la mécanisation et de l'équipement immobilier des services départementaux des ponts et chaussées ; celui posé par la réforme des voiries communales ; enfin celui qui s'attache à l'exploitation des petites lignes de la S. N. C. F.

Il est évident que l'on parle beaucoup dans cette assemblée des problèmes posés par les diverses tranches du fonds d'investissement routier. A la vérité, lorsqu'on examine, sur le plan départemental, les incidences du fonctionnement de ce fonds, on constate que l'on est en présence d'un personnage qui s'est endormi, qu'il est bien difficile de réveiller et qui n'a plus une grosse importance !

En étudiant les dépenses qui ont été effectuées pour les travaux de vicinalité, soit départementale soit communale, dans mon département depuis quelques années, j'ai pu constater par exemple que le montant des crédits utilisés pour ces travaux s'élevait annuellement à 1.800 millions de francs, c'est-à-dire à peu près 10.000 francs par habitant et par an. Lorsque, en contrepartie, j'examine les crédits qui nous ont été affectés au titre du fonds routier pour les tranches départementales et communales, je constate que le montant des sommes reçues se chiffre à peu près à 500 francs par habitant et par an. Pour une dépense de 10.000 francs, nous recevons une subvention de 5 p. 100, c'est-à-dire à peine le taux des intérêts d'une seule annuité. Voilà où, en fin de compte, en sont réduits les crédits du fonds d'investissement routier.

Si nous faisions d'ailleurs une étude des chiffres répartis sur le plan national, qui s'élèvent à 80 milliards, nous arriverions à une somme de 2.000 francs par habitant et par an. C'est dire qu'effectivement, lorsqu'on discute du fonds routier et de ses crédits, on discute, hélas ! de peu de chose.

Cependant, je voudrais entrer dans le détail des tranches départementale et communale. La tranche départementale est toujours accrochée à un plan élaboré au vu des devis établis en 1956 pour un volume de travaux de 40 milliards de francs. La participation de l'Etat devait être de 27 milliards — je parle toujours d'anciens francs — et les travaux devaient être étalés sur cinq ans. Or chacun sait que les crédits de subvention sur autorisations de programme alloués à ce jour s'élèvent à 6.750 millions d'anciens francs, soit environ le quart du montant prévu.

Nous avions espéré un crédit de 5 milliards 500 millions par an. Si je ne fais erreur, nous n'avons pas en tout la moitié de ce montant et ainsi la réalisation du programme durera plus de dix ans.

Vous seriez disposé, monsieur le ministre, à porter cette année le crédit de 3.750 millions d'anciens francs à 4.450 millions, mais le petit milliard supplémentaire serait pris, croyons-nous savoir, sur la tranche communale et, par ailleurs, il serait spécialement affecté à la reconstruction des ponts détruits par la guerre. Or, il faut encore 25 milliards pour reconstruire les ponts détruits, dont 15 pour les ponts concernant les voies départementales. (*Très bien ! très bien !*)

Il serait de bonne méthode d'affecter à la reconstruction de ces ponts des crédits inscrits à un chapitre spécial. Le prélèvement sur le crédit global est préjudiciable ; il est imprévisible, puisque nous ne connaissons pas à l'avance les sommes que vous prendrez sur les crédits de la tranche départementale et communale. Votre méthode est contraire à la bonne gestion des programmes et chacun de nous comprendra que les régions sinistrées souhaitent recevoir l'assurance d'une spécialisation de crédits et d'un étalement limité des travaux.

Après avoir protesté contre la modicité des crédits affectés à la tranche départementale, nous attirons votre attention, monsieur le ministre, sur le fait que trop d'opérations effectuées sur des routes nationales ou de construction de routes voient l'effort de l'Etat limité à l'aide de la seule tranche départementale ou réduit à des taux insignifiants.

Je citerai deux exemples. Nous avons dans notre département une station balnéaire, Barbotan-les-Thermes ; elle bénéficie d'une réputation flatteuse, beaucoup de personnes venant de toute l'Afrique et de divers pays d'Europe la fréquentent. Nous avons été dans l'obligation d'y construire récemment un boulevard dont le coût s'est élevé à 100 millions d'anciens francs. Pour mener cette opération à son terme rapidement, nous avons été obligés de nous passer du bénéfice de la tranche nationale du fonds routier à laquelle nous aurions pu prétendre, puisqu'il s'agit d'une route qui sera nationale, et nous avons dû engager les finances communales et départementales en prélevant sur notre tranche départementale du fonds routier un crédit annuellement destiné à alléger le total de la dépense.

Actuellement se construit également une route qui va permettre le trafic entre la France et l'Espagne, de Saint-Lary à Bielsa, et qui desservira toute la région de Barcelone, de Saragosse et de Madrid. Le coût est d'un milliard d'anciens francs. Vous nous avez simplement donné un pourcentage de 25 p. 100 qui a été prélevé sur la tranche nationale. Nous allons prélever 15 p. 100 sur la tranche départementale, sans qu'elle soit majorée pour cela, et 60 p. 100 de la dépense devront être payés par les communes de cette région ainsi que par le département des Hautes-Pyrénées et certains départements voisins. Il reste ainsi 600 millions à la charge des collectivités locales pour une route qui, à notre avis, a autant d'intérêt que le tunnel qui est exécuté sous le Mont Blanc ou celui qui est envisagé sous la Manche. Nous ne comprenons pas pourquoi l'Etat nous oblige, pour mener à bonne fin de telles opérations, à supporter des charges aussi lourdes et nous contraint en même temps à prélever des sommes importantes sur les crédits des tranches départementale et communale du fonds routier.

Nous nous élevons contre ces prélèvements, d'autant plus que de telles opérations vont augmenter le trafic sur les autres routes départementales et ainsi augmenter le volume des crédits d'entretien qui seront nécessaires.

Il est question, dans le Sud-Est et surtout dans le Sud-Ouest de la France, d'une liaison Océan-Suisse et Océan-Méditerranée. Ces projets sont actuellement étudiés par des hommes de qualité, notamment M. Lagnace, ancien secrétaire général adjoint de la S. N. C. F. Nul chez nous ne conteste la nécessité de voies de communication partant de l'Atlantique et se dirigeant tant vers l'immense marché que constituent la Suisse et l'Allemagne que vers l'Italie et le Sud-Est de la France, rejoignant ainsi les voies déjà aménagées ou en voie d'aménagement à partir du Rhône, dont parlait ce matin notre ami M. Defferre. Nous savons aussi que la Suisse, plaque tournante de l'Europe, insiste depuis très longtemps pour avoir une ouverture sur l'Atlantique et que les ports de Bayonne, de Bordeaux et de la Rochelle ont le souci de ramifier leurs activités à travers le Sud sous-développé, mais à grosse production agricole, vers la Suisse, l'Italie et toute la population du centre de l'Europe.

Je voudrais savoir, monsieur le ministre, si vous avez le proche souci d'étudier ces projets. Je voudrais aussi être certain que vous n'aurez pas la volonté de réclamer aux collectivités un effort qui serait au-dessus de leurs moyens. Nous savons, en effet, que de telles opérations vont être fort coûteuses et qu'il est prévu, à ce titre, un somme qui dépasse 100 milliards d'anciens francs.

Je voudrais à présent vous parler rapidement de la tranche communale du fonds routier qui a été également notifiée en 1956. La notion quinquennale a été signalée à MM. les préfets et, dans beaucoup de départements, il a été établi à cette époque-là un programme quinquennal de travaux. Le montant des subventions a été notifié à l'ensemble des communes béné-

ficiaires de ce II° plan. Pendant quelques années, nous n'avons pas reçu de subventions. Celles-ci ont réapparu l'an dernier. Dans certaines départements, nous avons essayé de respecter la notion de programme quinquennal; dans d'autres départements, on a appliqué la notion de programmes pluriannuels, ce qui fait que, pour l'ensemble des départements, on se trouve devant une situation extrêmement confuse. Il serait absolument nécessaire de prévoir le plus rapidement possible la liquidation de ce plan dit quinquennal en augmentant les crédits de la tranche communale pour aboutir à l'élaboration d'une nouvelle tranche de construction de chemins communaux.

Cela ne sera possible que si vous augmentez les crédits de 1962. Or nous constatons qu'ils vont passer de 5.750 millions d'anciens francs à 4.750 millions d'anciens francs. Nous nous trouvons donc en présence d'un projet qui rogne ce crédit d'un milliard. A son encontre, nous pensons qu'il y aura une offensive au sein de cette assemblée et qu'elle sera vigoureuse, mais nous voudrions avoir l'assurance que vous ne prélèverez pas, comme vous l'avez fait l'année dernière, des sommes importantes sur les crédits de la tranche communale.

L'an dernier, en effet, vous avez opéré un prélèvement de 10 p. 100 pour la reconstruction de ponts sinistrés, un prélèvement de 3 p. 100 pour des régions sinistrées et un prélèvement de 2 p. 100 pour subventionner des syndicats à vocation multiple. Vous avez donc prélevé un total de 15 p. 100 sur le crédit global de 5.750 millions. Nous voudrions avoir l'assurance qu'il n'en sera pas de même dans l'avenir et que les crédits que nous obtiendrons seront intégralement utilisés au profit de la tranche communale du fonds routier.

Je voudrais indiquer, sans insister davantage sur cette question, que vous ne devez pas manifester plus longtemps la volonté d'ignorer la réalité des problèmes de modernisation, d'entretien et de réfection des réseaux routiers.

Je veux aborder rapidement le problème de la mécanisation et de l'équipement mobilier des services départementaux des ponts et chaussées. Dans nos départements ruraux, comme celui que j'ai l'honneur de représenter, nous dépensons 10.000 francs par habitant et par an pour la réfection et l'entretien de nos chemins. Nous sommes, en outre, dans l'obligation supplémentaire d'équiper nos parcs des services départementaux des ponts et chaussées.

Le manque de crédits de subvention est un aspect majeur du problème car, dans bon nombre de départements, cet équipement des services des ponts et chaussées en matériel est actuellement dans une situation désastreuse. Nous ne pensons pas que vous puissiez plus longtemps l'ignorer.

Le cantonnier de l'époque napoléonienne a sans doute changé de nom; actuellement il est qualifié d'agent de travaux et il faut même quelque bagage pour être nommé à ce poste. Mais l'équipement de l'agent de travaux est à peu près demeuré le même qu'il y a cent ans ou cent cinquante ans: la pelle, la pioche, la faux et la brouette. Pourtant, la route a évolué dans sa structure et, bien plus encore, la circulation avec ses trois caractéristiques fondamentales que vous connaissez: intensité, rapidité et lourdeur.

Le déphasage entre circulation - réseau routier - équipement d'entretien prend une amplitude dangereuse qui aboutit déjà au gaspillage pur et simple des deniers de l'Etat, et de ceux des départements et des communes, et à l'anéantissement du patrimoine.

Il est donc nécessaire de parer au plus pressé, c'est-à-dire de sauvegarder ce qui existe encore.

Or le réseau routier qui se dégrade à peu près dix fois plus rapidement qu'il y a vingt ans du fait de l'accroissement de la circulation ne peut être maintenu dans un état normal que si l'on admet que les crédits destinés à l'équipement de parcs doivent être majorés en leur appliquant une priorité essentielle.

Quels peuvent être les remèdes ou le palliatif aux situations signalées, sinon la rapidité et l'efficacité d'intervention de la part des services de gestion et d'entretien? Quel peut être l'outil, sinon un équipement systématique des services locaux, du matériel approprié: matériel de moyenne puissance, point-à-temps, camions légers et camionnettes, rouleaux légers notamment? Or cet équipement ne peut être actuellement réalisé qu'avec l'aide des départements et des communes. Il est donc nécessaire que vous étudiiez ces problèmes et que vous tentiez le plus rapidement possible de dégager des crédits qui permettront, d'une part, l'équipement de vos services départementaux et, d'autre part, de subventionner l'équipement qui peut être envisagé au profit des subdivisions locales.

Je voudrais également parler rapidement de l'équipement immobilier des subdivisions des ponts et chaussées. Corrélativement au problème de l'équipement en matériel se pose celui de l'équipement immobilier pour les subdivisions territoriales aussi bien que pour les services des directions départementales.

L'équipement en matériel devrait même être précédé par l'équipement en parcs et garages, ou tout au moins venir immédiatement après.

Dans la subdivision territoriale, le parc-garage doit être accompagné du bureau de l'ingénieur subdivisionnaire.

Enfin se pose la question du logement des fonctionnaires. Les services des directions départementales devraient pouvoir disposer, au chef-lieu, d'un certain nombre de logements de fonction. Très nombreux sont les ingénieurs qui ne restent pas longtemps dans les départements parce qu'ils ne trouvent pas de logement.

Ces mesures ont deux justifications principales: une organisation rationnelle du travail et la fixation des agents dans les postes déshérités où la crise du logement s'ajoute aux multiples insuffisances d'un habitat désuet ou non adapté.

L'Etat favorise la construction privée. Il paraît donc indispensable qu'il fasse un effort pour son propre compte, surtout que dans ce cas l'objectif tendant à remédier à la crise du logement est doublé d'arguments d'organisation du travail dans les services de l'Etat. Le dernier devrait donner l'exemple dans les domaines de l'efficacité et de la productivité.

Il est également nécessaire et urgent, à notre avis, que des programmes d'équipement soient étudiés et réalisés à l'initiative de l'Etat, en accord avec les départements et les communes intéressés, également avec leur concours.

Je voudrais aussi vous signaler, monsieur le ministre, que la réforme des voiries communales n'a pas donné satisfaction à nos départements ruraux. L'ordonnance du 7 janvier 1959 a sans doute été une révolution immense, mais elle n'est pas encore « digérée ». Les communes doivent procéder à l'inventaire de ce que l'on appelle désormais les voies communales. Dans tous les domaines, la voirie communale — voies de la commune et chemins ruraux — est sous la responsabilité exclusive du maire qui ne sait comment l'assumer. Il semble que le maire soit à la fois administrateur, technicien, policier et magistrat.

Un autre inconvénient résulte, à l'expérience de cette situation. Il faut bien admettre que l'Etat a voulu, par cette réforme, se désintéresser encore un peu plus du domaine public surtout lorsqu'il s'agit de laisser toujours un peu plus à la charge du faible et du pauvre, c'est-à-dire la commune.

Dans ce domaine des mesures sont attendues par le maire. Il serait nécessaire de connaître rapidement quelle est l'autorité officiellement responsable de la gestion, quel est le service public qui a compétence et autorité reconnues par l'Etat pour gérer tous les problèmes qui concernent la voirie communale.

Je termine cet exposé en exposant le problème de l'exploitation des petites lignes de chemin de fer. Il est nécessaire d'insister une fois encore sur la nécessité de maintenir l'exploitation de ces petites lignes. La vie de nombreuses campagnes en dépend. Il est certainement possible de les exploiter sous une forme allégée, mais nous ne saurions admettre qu'elles soient supprimées sous prétexte qu'elles sont déficitaires. Ce serait une injustice dont souffriraient les populations de nos campagnes.

Ces lignes, en effet, ne sont pas les seules à présenter une insuffisance de recettes par rapport aux dépenses. Nous ne voulons prendre comme comparaison que l'exploitation des transports de la banlieue parisienne. La S. N. C. F. exploite dans la région parisienne 950 kilomètres de lignes de banlieue sur lesquelles 300 millions de voyageurs ont été transportés en 1960. L'exécution du service de banlieue nécessite un matériel roulant très important. Les caractéristiques du trafic de banlieue entraînant des dépenses de matériel très élevées — même anormalement élevées — ainsi que l'application d'une tarification réduite à certaines catégories d'utilisateurs qui représentent près de 60 p. 100 des voyageurs de banlieue, ces mesures imposées par des considérations sociales que nous ne saurions contester font qu'en 1960, par exemple, les dépenses totales se sont élevées à 339 millions de nouveaux francs, excédant les recettes de 182 millions de nouveaux francs, c'est-à-dire quatre fois, presque cinq fois, le versement aux collectivités de la tranche communale du fonds routier.

C'est ainsi que, depuis 1953, par suite de l'accroissement rapide de la population au voisinage des voies de banlieue, nul ne conteste les crédits considérables qui seront nécessaires pour équiper encore les chemins de fer des banlieues de Paris. Nul ne conteste qu'il faudra faire face à des déficits considérables, mais nous pensons que cela doit renforcer notre volonté de défendre les petites lignes qui ne sont pas encore fermées.

Nous savons qu'il a été fermé 13.000 kilomètres de lignes qui concernent les services de voyageurs et 4.500 kilomètres qui concernent les services de marchandises. Nous ne contestons pas que ces fermetures aient entraîné certaines économies, mais nous savons que ces économies peuvent être chiffrées à

peu près 1 p. 100 des recettes globales, c'est-à-dire qu'elles sont minimes.

En rapprochant le chiffre de 18 milliards de déficit dont je parlais tout à l'heure pour la banlieue parisienne, et celui de 8 milliards d'anciens francs, qui est le montant de l'économie réalisée par la fermeture des petites lignes, je ne pense pas que nous puissions nous opposer à la modernisation de la desserte ferroviaire de la banlieue, mais je ne crois pas non plus que quelqu'un puisse indiquer ici qu'il soit nécessaire de justifier par des calculs de ce genre des fermetures de nouvelles lignes déficitaires. Nous voulons espérer que ces fermetures ne seront plus envisagées.

Sur ce point, nous voudrions avoir l'assurance de M. le ministre que ces fermetures ne sont pas envisagées, notamment dans nos départements. Nous avons été victimes, il y a quelques années, de certaines fermetures de lignes.

Actuellement, par exemple, dans le Gers, on installe un feeder qui transporte le gaz de Lacq vers Toulouse et l'on va mettre ce gaz de Lacq à la portée de certaines petites industries et petites usines qui se trouvent sur ce trajet. Or, on constate que des lignes de chemin de fer qui desservaient ces régions ont été supprimées.

Nous pensons donc que, dans ce secteur, vous aurez des retouches à faire. Nous voudrions en tous les cas avoir l'assurance qu'il ne sera plus question de la fermeture des petites lignes.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je voulais rapidement vous exposer, non seulement avec le souci de défendre l'économie de nos régions qui n'ont pas une grande vocation industrielle essentielle certes, mais aussi avec celui de limiter les charges des petites communes et des départements ruraux.

Si nous faisions une étude comptable de la voirie dans ce pays, nous constaterions que la charge du petit agriculteur, du petit artisan d'un département, en ce qui concerne l'entretien et la construction des routes, est trois ou quatre fois supérieure à celle qui est supportée dans les régions urbaines.

Nous avons pris conscience de la limite de nos moyens et nous voudrions que le Gouvernement prenne aussi ses responsabilités et qu'il pense enfin à alléger les charges considérables de nos petites collectivités. (*Applaudissements à gauche et au centre gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Edouard Bonnefous.

M. Edouard Bonnefous. Mes chers collègues, c'est sans doute une mauvaise méthode que de prolonger à l'excès le débat budgétaire ; mais est-ce notre faute, est-ce la faute du Sénat si la brièveté de nos sessions et la difficulté d'obtenir des débats concernant les grands problèmes d'intérêt général nous obligent à nous saisir, en quelque sorte, de la discussion budgétaire pour exprimer notre opinion sur un certain nombre de problèmes ?

J'essaierai donc d'étudier, avec l'objectivité que M. Buron me connaît, son budget. Je voudrais me limiter, étant donné qu'un certain nombre de mes collègues ont déjà exposé de multiples questions d'une façon très brillante.

D'abord le problème des routes et des autoroutes. Malgré une augmentation de nos crédits routiers, je suis pour ma part préoccupé de la situation de nos routes parce que l'infrastructure routière actuelle ne correspond pas à un trafic en expansion. Je citerai simplement ces quelques chiffres. Notre parc comprend 13.900.000 véhicules à 4 et 2 roues, auxquels il convient d'ajouter 765.000 tracteurs agricoles et 200.000 remorques et semi-remorques. L'augmentation du parc oscille pour la seule année 1961 autour de 8 p. 100. Dans le même temps, que s'est-il passé sur notre réseau routier ?

Les améliorations apportées en 1961 représentent un investissement de 45 milliards, soit 0,45 p. 100 du total. L'avenir, malheureusement, est aussi sombre, car, bien que nous ne connaissions pas encore le quatrième plan, et nous le regrettons, il apparaît que les investissements, d'après les indiscrétions qu'on nous a susurrées à l'oreille, concerneront 250 kilomètres de routes nationales, c'est-à-dire 0,3 p. 100 chaque année du réseau national. Quand on pense que les frontières de la France ont été traversées cette année par 34 millions de véhicules dans les deux sens, ce qui correspond à une augmentation de 24 p. 100, on est tout de même inquiet.

Le développement du tourisme ne peut aller qu'en s'accroissant. Nous nous en félicitons. Nous l'attendons presque, M. le ministre des finances le souhaite pour sa balance des comptes. Le Marché commun doit y pousser. Il n'apparaît pas que notre réseau routier soit en mesure de recueillir ce trafic constamment accru. Comment se résigner à un pareil retard ?

Un de nos collègues dans son discours à l'Assemblée nationale a fait allusion à certaines difficultés que j'avais pressenties et qui malheureusement se précisent, en ce qui concerne notamment l'effort fait actuellement par nos concurrents. Je pense à la magnifique autoroute du soleil qui relie la frontière hollandaise à Florence, demain à Rome et dans peu de temps au Sud de l'Italie. Quand les touristes qui empruntent cette autoroute reviendront en France, la comparaison ne jouera pas en notre faveur. Il s'agit d'une autoroute de détournement touristique français caractérisé.

Je sais bien que les optimistes répondent que les routes nationales françaises sont excellentes. Je ne le nie pas. Mais de quelles routes parlons-nous ? Hélas ! de celles sur lesquelles le trafic est le moins intense. Dès 1955, la largeur de la moitié de nos routes nationales était insuffisante. Entre 1955 et 1960, la circulation a augmenté de 40 p. 100. On estime que 60 à 70 p. 100 de nos routes nationales sont aujourd'hui dangereuses du fait d'une largeur insuffisante.

Si nous parlions des autoroutes, comment ne pas vous exprimer, monsieur le ministre, nos inquiétudes ? Il fut un temps où il était de bon ton de faire le procès des autoroutes. On se demandait : « Faut-il faire des autoroutes ? Est-ce souhaitable et rentable ? ».

Je crois que maintenant la cause est entendue. Même sans parler de l'opinion des techniciens le public les veut, les exige avec impatience. Quand il n'a pas d'autoroutes il va les chercher à l'étranger.

Comparez d'ailleurs — cela est significatif — le trafic moyen journalier à la sortie Sud de Paris avant l'autoroute et depuis ! Vous vous apercevrez que la première année du fonctionnement de l'autoroute l'augmentation de trafic a été de 15 à 20 p. 100. Par conséquent il y a une double menace qui pèse sur notre territoire : la première est celle de nos propres nationaux qui de plus en plus iront vers l'étranger en raison de la facilité de circulation des routes qui leur sont offertes et la menace la plus dangereuse encore — car elle est bénéficiaire en devises — c'est celle des étrangers qui ne viendront plus en France. Par comparaison avec les routes étrangères ils trouveront que les routes françaises ne présentent pas les mêmes avantages.

Comment se fait-il — c'est ce que nous entendons dire et on nous le dit tout le temps — qu'en plus du prix de la vignette l'automobiliste paie en France 75 p. 100 de taxes sur l'essence, dans le même temps où il paie 69 p. 100 en Belgique, 58 p. 100 en Allemagne et 60 p. 100 en Grande-Bretagne.

Comment se fait-il que les fonds de voirie départementale et communale s'amenuisent sans cesse, que notre retard, dans le domaine des autoroutes, si grave, ne cesse de s'aggraver ? Monsieur le ministre, ce n'est pas avec vous que j'aurai un petit différend, mais avec M. le ministre des finances. Ce dernier m'a dit un jour : « Vous voyez, nous le ferons votre programme d'autoroutes ! ». Malheureusement, on le fait si lentement que, pratiquement, je ne dirai pas que cela ne sert à rien ; je dirai simplement que nous n'avons aucune chance de rattraper le retard.

Je ne voudrais pas abuser des chiffres, mais ceux que je vais vous donner sont probants. En 1961, nous sommes le dernier — et de loin ! — des six pays du Marché commun. Même l'Angleterre arrive à nous rattraper avec ses 198 km d'autoroutes.

En 1970, la situation va-t-elle s'améliorer ? En aucune façon. Le décalage s'accentue : 5.057 km en Allemagne, 1.100 en Belgique, 1.200 en Grande-Bretagne, 5.000 en Italie. Récemment, on apprenait que les Pays-Bas avaient décidé d'augmenter de 450 km leur programme, ce qui leur permettra dans cinq ans, c'est-à-dire en 1967, d'avoir 1.200 km d'autoroutes.

Dans le même temps, où en sommes-nous ? Quand le programme — à moins qu'il ne soit changé, ce dont je me féliciterais tout en sachant que cela ne dépend pas que de vous, quand le programme, dis-je, aura été réalisé en 1970, la France aura 870 km d'autoroutes. Franchement, ce n'est pas raisonnable ! Je ne pense pas qu'on puisse continuer ainsi.

Si vous me permettez de vous faire un tout petit procès, monsieur le ministre, je vous dirai que nous ne pouvons pas rester dans cette position. Je suis sûr que vous avez plaidé notre dossier et que vous avez démontré que, dans l'état présent de notre réseau routier c'est une mauvaise économie car le nombre des accidents est tel qu'il représente une somme plus importante que l'investissement qu'on mettrait dans les autoroutes, Il y aura, cette année, 250 milliards d'anciens francs de dépenses provoquées par les accidents. La collectivité française devra dépenser 250 milliards d'anciens francs ! On ne met pas une telle somme dans les autoroutes !

Les critiques sont faciles. Apportez des solutions, me répondra-t-on. A partir du moment où vous avez senti comme je l'ai éprouvé moi-même la résistance obstinée des services de la rue de Rivoli à une affectation importante des crédits budgétaires, c'est-à-dire à une réduction — c'est ainsi qu'il faut l'appeler — du détournement des crédits du fonds d'investissements routier, à partir du moment où vous ne pouviez non plus obtenir une diminution des taxes sur les carburants qui aurait pu vous être affectée en compensation pour la construction d'autoroutes, alors vous n'aviez pas le choix, il fallait recourir à l'emprunt. Et d'ailleurs n'est-il pas logique

d'associer les générations futures à cet effort. Les grands secteurs de l'économie nationale comme Electricité de France nous donnent, sur ce point, un exemple à méditer.

Et puis, vous disposez du péage. Tout le monde n'est pas d'accord à ce sujet. Je reste persuadé qu'il est d'une application facile. Mais il y a une nouvelle forme de péage. Les Belges nous en ont donné l'exemple. C'est ce qu'on appelle le péage collectif, l'emprunt basé sur le péage collectif. Ce système permet à l'Etat d'avoir recours à l'emprunt au travers du front routier.

Ajouter une sorte d'indexation basée sur le développement de la circulation sur l'autoroute. L'Etat trouverait grand intérêt au développement de la circulation automobile et encouragerait les capitaux à s'investir dans les autoroutes. C'est un procédé nouveau qui ne présente pas les mêmes servitudes, ni les mêmes inconvénients que le péage individuel. Reprenez cette question avec le ministère des finances et regardez à nouveau les possibilités offertes par le financement international.

En tout cas vous ne pouvez pas aborder les années décisives de notre entrée dans le Marché commun en promettant à la France 870 kilomètres d'autoroutes en 1970, c'est-à-dire en nous mettant au départ, dans une situation très grave non seulement du point de vue de l'aménagement du territoire, mais aussi du tourisme.

Je voudrais maintenant dire un mot d'un problème qui est presque national, quoiqu'il concerne plus spécialement la région parisienne. Il s'agit du problème de la circulation dans cette région. Ce n'est pas notre faute si on laisse centraliser la France d'une façon monstrueuse. Car je suis sûr que si l'on votait dans cette assemblée, il y aurait unanimité, y compris les sénateurs de la région parisienne, contre la centralisation. Sur ce point, par conséquent, nous ne nous sentons aucune responsabilité, mais à partir du moment où l'on laisse la centralisation se faire à Paris et dans sa région je ne comprends pas pourquoi l'on ne prend pas les mesures permettant de pallier les inconvénients de cette centralisation.

« Anémie aux extrémités, asphyxie au sommet », avait-on déjà pronostiqué à la fin du XIXe siècle. C'est devenu vrai. Dans la région parisienne, on ne peut plus circuler. C'est l'objet de la plupart des conversations. Comment en serait-il autrement d'ailleurs, puisque la population de cette région est passée de 7 millions et demi à 9 millions d'unités et que son augmentation annuelle est actuellement de 150.000 habitants ?

Ce qui est frappant, c'est que dans le même temps on souhaite que le nombre des véhicules s'intensifie car, à la moindre menace pesant sur l'industrie de l'automobile, les gouvernements s'inquiètent. On veut empêcher que ne survienne une crise dans cette industrie. On y a réussi et je m'en félicite. Il n'en est pas moins vrai que 1.500.000 véhicules circulent dans la région parisienne et que leur nombre augmente sans cesse. Un quart des voitures immatriculées l'est dans la Seine et en Seine-et-Oise.

Qu'a-t-on envisagé pour augmenter la longueur kilométrique ou la largeur des routes dans la région parisienne en vue d'éponger, de digérer, de supporter cette augmentation annuelle de la cadence de la circulation automobile ? Hélas ! on n'a pratiquement rien fait, vous le savez comme moi.

Ce n'est pas votre procès que je fais car je sais que les moyens nécessaires n'ont pas été mis à votre disposition.

Ce qui m'inquiète, c'est que loin de s'améliorer, ce problème ne va pas cesser de s'aggraver pour une raison facile à comprendre : la spéculation ne cesse de chercher des terrains plus avantageux, donc à la périphérie, à des endroits où il n'existe souvent pas le moindre moyen de transport. Une fois qu'ils y ont implanté un grand ensemble, les spéculateurs s'en vont et il appartient alors aux collectivités locales et à l'Etat d'assurer le transport de la nouvelle population, de faire des routes, de construire des voies d'accès ; mais cela, faute de crédits, demande beaucoup de temps. Etant donné le déficit de la R. A. T. P. et des chemins de fer de banlieue, il existe extrêmement peu de chance de parvenir à augmenter de façon sensible la densité du réseau pour desservir ces populations. On va, par conséquent, automatiquement vers une augmentation de la circulation dans la région parisienne, par suite vers la multiplication des embouteillages. Cela fait penser à cet enfant qui s'obstine à faire entrer deux litres d'eau dans une bouteille d'un litre.

Je voudrais, monsieur le ministre, me permettre de vous apporter quelques suggestions.

Je crois d'abord qu'il faut, sans plus attendre, lancer à la fois toutes les sorties de Paris et non pas, lentement, les unes après les autres. Il faut réaliser les sorties Nord, Est et Sud-Ouest par des autoroutes qui s'imposent. Il importe que, vous obteniez presque tout de suite que l'autoroute du Nord aille jusqu'à Roissy, l'autoroute du Sud-Ouest jusqu'à Palaiseau, l'autoroute Est jusqu'à Meaux ; que l'autoroute de l'Ouest soit prolongé jusqu'à Bonnières. C'est là une nécessité absolue.

Il faut, par ailleurs, que vous parveniez très vite à réaliser deux rocades périphériques extérieures.

Il n'est pas possible de ne pas construire une route à débit continu qui joigne les aérodromes de Villacoublay, d'Orly et du Bourget, qui desserve Rungis, où l'on a l'intention de transférer les halles de Paris. Ce que Bruxelles a réussi, Paris ne pourrait-il le faire ?

Il n'est pas possible, non plus, d'espérer obtenir un grand développement de l'ensemble du rond-point de la Défense si son seul accès passe par l'Etoile, c'est-à-dire par l'avenue des Champs-Elysées, l'avenue de la Grande-Armée et le pont de Neuilly. Vous ne pourrez parvenir à un résultat que si vous permettez une circulation à flot continu.

J'ai appris que lors d'un récent conseil interministériel, M. Delouvrier avait été chargé de rapporter une étude sur la principale tranche des travaux concernant ce rond-point de la Défense. Je crois qu'il faut lui dire que le premier problème — je me suis permis de le faire, mais je n'ai pas l'autorité d'un ministre — c'est d'abord l'accès à ce rond-point. Sinon, vous n'aurez aucune chance de développer cet ensemble de façon satisfaisante.

Je crois également qu'il faut envisager l'accélération intensive de la circulation le long des berges de la Seine. Pourquoi ? Parce que plus on y réfléchit, plus il sera difficile d'accéder au cœur de Paris.

Je connais un certain nombre de travaux — vous les connaissez encore mieux que moi, monsieur le ministre — actuellement projetés pour drainer la circulation de la périphérie immédiate vers les portes de Paris. Il y a entre autres un projet d'autoroute du plateau de Villacoublay au pont de Sèvres, la fameuse entrée de l'autoroute du Sud — nous avons eu longuement à en discuter, dans le passé, avec des membres de votre ministère — au Lion de Belfort. Mais tout cela ne constitue qu'un palliatif. Que ferez-vous de la circulation une fois que vous aurez jeté un flot continu de véhicules jusqu'à l'intérieur de Paris ?

Ce qu'il faut, c'est précisément permettre au flot continu de voitures d'aller jusqu'au centre de Paris sans encombrer plus encore nos rues et nos avenues qui le sont déjà trop. Une autoroute partant du pont de Sèvres ne résoudra pas le problème de la circulation jusqu'au Louvre par l'avenue de Versailles en passant devant la Maison de la radio qui créera un nouveau bouchon de circulation.

Je sais bien que les amateurs de projets vous diront : « C'est très simple : il faut réaliser des sortes de plates-formes permettant aux véhicules de circuler comme des métros. » Croyez-vous que les Parisiens l'accepteront ? D'ailleurs, à quel prix pourrait-on réaliser ces plates-formes ? Et ne parlons pas de l'esthétique de la ville. Il est donc indispensable d'accélérer cette circulation le long des berges de la Seine.

Quand j'ai commencé de réaliser cette circulation, on m'a dit : « Mais vous ne pensez pas aux amoureux. » (*Sourires.*) Le succès étonnant remporté par le passage sous les ponts de la Concorde, Alexandre-III, des Invaladies et de l'Alma font tomber toutes les objections.

Considérez ce qui se fait à New York : on ne pourrait plus se rendre à Wall Street s'il n'existait une route permettant de circuler le long de l'Hudson River.

Il faut absolument que la circulation soit facilitée le long des berges, de l'île de la Cité, cela jusqu'au rond-point de la Défense. Il n'existe pas d'autre solution.

Il importe également — je vous le demande — d'envisager une seconde rocade périphérique. Il n'est pas rationnel que les gens venant de Normandie ou du Nord de la France et qui, de plus en plus nombreux, se dirigent vers le Sud soient contraints de traverser Paris. Il n'est pas raisonnable que les gens qui veulent se rendre de Rambouillet à Meaux ou à Melun soient obligés de faire de même. Non seulement ce n'est pas raisonnable pour les particuliers, mais ce l'est encore moins lorsqu'il s'agit d'un trafic industriel aussi dense que celui de la région parisienne.

Il faut limiter le trafic industriel des poids lourds dans Paris.

Il faut réaliser des parcs de stationnement géants installés à l'entrée de Paris, et cela tout de suite afin que les automobilistes puissent y laisser leurs voitures.

Je pourrais vous citer le cas de nombreux habitants des départements périphériques qui attendent avec impatience la création de ces parcs géants, qui souffrent de l'encombrement qu'ils provoquent et qu'ils subissent. Ils souhaiteraient pouvoir déposer leur voiture sur ces emplacements et utiliser des transports en commun améliorés et plus rapides.

Il faut également — ceci est peut-être plus révolutionnaire, mais s'impose également ; nous devons multiplier les initiatives — il faut également, dis-je, couvrir les voies de chemins de fer qui traversent Paris, notamment le chemin de fer de ceinture.

Il est absolument irrationnel de penser qu'un certain nombre de voies de chemin de fer traversent actuellement Paris, qui

ne sont presque pas fréquentées parce qu'elles sont délaissées, ou à peu près, et creusent de larges tranchées béantes et inutiles alors que les avenues qui les bordent ne peuvent plus suffire au trafic.

On pourrait, par exemple, se rendre librement, sans rencontrer aucun feu rouge ni traverser aucun carrefour, de Javel à la gare Saint-Lazare. Pour parvenir à un tel résultat, il suffit d'utiliser les voies du chemin de fer de ceinture, soit pour circuler près de ces voies, soit pour couvrir les tranchées qui deviendraient des routes.

Exemple tout à fait frappant : on ne peut plus, actuellement, aller de la gare des Invalides à Javel. C'est à peu près impossible, et la situation va s'aggraver étant donné les constructions qui s'élèvent dans le XV^{e} arrondissement. Tant que vous n'aurez pas réalisé une voie de circulation sur les berges de la Seine et que vous n'aurez pas couvert la voie ferrée de Paris-Invalides à Versailles, jusqu'à Javel, vous ne réglerez pas le problème.

Voilà ce qui, je crois, doit être fait réalisé, et cela très rapidement.

M. le commissaire général au plan a, dans ses projets, un plan pour remodeler la partie Nord-Sud de Paris.

C'est François I^{er}, on l'oublie trop souvent, qui a basculé l'ancien axe Nord-Sud pour donner à Paris un axe Est-Ouest qu'il ne perdra plus. Depuis un siècle, rien n'a été fait pour rétablir un équilibre urbain ; bien au contraire. On a même créé la première autoroute à l'Ouest et elle est restée seule pendant vingt-cinq ans, ce qui a eu pour effet d'accentuer de façon artificielle le déplacement vers l'Ouest. Il faut que vous aidiez cet effort qui consiste à faire basculer vers l'ancien axe Nord-Sud l'effort trop longtemps porté à l'Ouest. Les travaux publics peuvent aider puissamment une telle entreprise, essentielle pour l'avenir de Paris et de sa région.

M. Adolphe Chauvin. Mon cher collègue, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Edouard Bonnefous. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Chauvin, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Adolphe Chauvin. Vous pensez, mon cher collègue, combien je suis d'accord avec vous quant aux mesures que vous préconisez pour une amélioration de la circulation dans la région parisienne. Toutefois je crains que certaines de ces mesures ne soient des mesures à long terme, alors que nous en sommes arrivés, monsieur le ministre, à un moment où nous ne pouvons plus attendre.

C'est un fait que pour rouler une trentaine de kilomètres, certains jours, entre Paris et la banlieue parisienne, il faut de une heure et demie à trois heures — j'en parle en connaissance de cause.

J'estime, pour ma part, qu'une des mesures les plus urgentes est la réglementation du stationnement que tend à diminuer singulièrement la surface utilisable. Donc, l'une des premières choses à faire, en matière d'utilisation des crédits publics ou privés, est de songer à la création de parcs.

Mon cher collègue, vous suggérez ensuite — et je suis parfaitement d'accord avec vous — la création d'autoroutes. Or je pense, monsieur le ministre, qu'il est indispensable, dans l'immédiat, que des crédits soient affectés chaque année à l'élargissement des routes existantes. Si déjà, dans un premier temps, nous obtenions cette amélioration, je suis persuadé que nous gagnerions quelques années car nous sommes parvenus, encore une fois, au moment où, dans certains secteurs, la circulation routière devient absolument impossible. (*Applaudissements à gauche et au centre gauche.*)

M. Edouard Bonnefous. Je remercie M. Chauvin de l'appui qu'il a apporté à ma thèse et, à ce sujet, je partage complètement son point de vue.

Maintenant, monsieur le ministre, je voudrais pour la première fois ouvrir un dossier qui a été très souvent débattu ces derniers temps.

A ce sujet, il y a des débats constants. On en discute partout, dans la presse, à l'Assemblée nationale, entre techniciens. Il m'appartient, après avoir gardé longtemps le silence sur cette question, d'ouvrir le dossier et de faire connaître mon avis.

D'abord, quel était mon but en décidant, après accord complet avec le Gouvernement tout entier — je le rappelle — l'ouverture de la liaison Orsay-Orly ? Il s'agissait beaucoup plus que d'un projet, monsieur le ministre. Il s'agissait d'une décision qui avait été prise et, d'ailleurs, une manifestation officielle avait eu lieu. Je sais bien qu'une manifestation officielle n'est peut-être que la forme indirecte de symboliser une décision, mais le premier coup de pioche avait tout de même été donné, le 21 mars 1958.

Mon but était le suivant. Vous verrez que les années ne lui ont rien enlevé de sa pressante nécessité, bien au contraire.

D'abord, établir un équilibre entre le temps de vol et celui de la circulation au sol — ayant pensé à la rapidité avec laquelle la vitesse de l'aviation se développe, je n'avais pas tort. Il est invraisemblable que l'on passe plus de temps pour se rendre à l'aérodrome que dans l'avion. Actuellement — nous le savons — on met entre trente et cinquante minutes pour se rendre à Orly par autobus selon les encombrements — j'ai fait le calcul et, souvent, j'ai pris volontairement l'autobus pour m'en rendre compte. Il faut cinquante minutes à l'avion pour aller à Genève et cinquante-cinq pour se rendre à Nice. Est-ce raisonnable ?

D'autre part, pour effectuer ce long trajet, à l'occasion duquel on devrait, à mon avis, se préoccuper du confort des voyageurs aériens, on impose l'usage de moyens de transports collectifs et non exclusivement réservés aux passagers.

Vous prenez l'autobus qui part on ne sait exactement quand. Des voyageurs ont récemment attendu une heure un quart sans trouver ni taxi ni autobus. D'autre part, depuis l'ouverture de l'aéroport d'Orly, on exige que les voyageurs arrivent près d'une heure avant le départ de l'avion. A des gens qui ont à faire un voyage aérien de cinquante-cinq minutes, par exemple, on prend sur leur journée près d'une heure et demie, sans compter l'incertitude quant au moment exact auquel il leur faut partir.

Deuxièmement, l'idée était d'éviter l'encombrement des accès du Sud de Paris en empruntant l'autoroute qui en est encore à ses débuts. Cet encombrement est encore modeste. Le jour où cette autoroute sera prolongée jusqu'à Marseille en direction de l'Italie, il sera bien plus considérable. Il est d'ailleurs trop étroit. Or si vous facilitez la constitution d'un bouchon à l'entrée comme à la sortie d'une autoroute comme celle du Sud, vous aggravez un problème déjà compliqué.

S'agissant de réduire la congestion de la rive gauche que nous connaissons bien, je vous demande : a-t-on calculé ce que représente le transport presque quotidien de 15.000 personnes ? il n'y a pas que les voyageurs, il y a aussi ceux qui les accompagnent ceux qui vont visiter Orly et ceux qui y travaillent. Ces 15.000 personnes qui se rendent tous les jours à Orly sont une des causes de l'encombrement de la rive gauche dont nous subissons les effets.

Il y avait aussi l'aspect touristique : peut-on trouver une arrivée plus magnifique, plus triomphale que les Tuileries et la Concorde ? J'avais eu l'idée de gagner du temps en faisant passer les formalités de douane et de police dans le train. On a fait des objections, mais combien peu étaient valables ! La routine, bien sûr ! J'espère que cela ne dissimulerait pas des intérêts privés.

Alors, l'aspect financier ? Le moment est venu d'en parler. Quel était le coût de l'opération ? Il était de 14 milliards, dont 6,5 milliards pour la S. N. C. F., comportant 2,7 milliards pour des travaux qui, ne concernant pas directement la voie Orsay-Orly, auraient dû être effectués en tout état de cause. Dans le même temps, le prix de vente du terrain de la gare d'Orsay, qui était, avant le projet d'Orsay-Orly, de 700 millions, était passé à quatre milliards de francs.

Enfin, s'agissait-il de prendre cette somme sur le budget ? En aucune façon ! Il était prévu un emprunt, condition formelle prise par le Gouvernement d'alors.

Depuis lors, que s'est-il passé ? Pratiquement rien ! Pourquoi ? Mystère.

Au cours d'un récent débat à l'Assemblée nationale où M. Frédéric-Dupont est intervenu — et vous lui avez répondu — nous avons appris des choses nouvelles et, je le dis franchement, inquiétantes. Je cite textuellement M. Frédéric-Dupont : « La décision que vous avez prise a entraîné pour l'Etat une perte que l'on peut évaluer à près de 1.500 millions d'anciens francs, alors qu'on pouvait tirer de la vente du terrain une somme de 4 milliards en 1958, aujourd'hui, cette somme est seulement de 2.500 millions ».

Je me permets de vous demander si cela est exact. Si cela est exact, c'est grave, car il est toujours regrettable, malheureux de penser qu'après la dévaluation du franc et la hausse des terrains à Paris on va obtenir 2.500 millions de ce qui valait 4 milliards.

S'il s'agit de réaliser l'attentat contre l'un des plus beaux sites de Paris, dont nous avons parlé avant-hier, je dis non ! Ce n'est d'ailleurs plus possible maintenant puisque le Sénat, m'ayant suivi à l'unanimité, a décidé qu'on ne pourrait pas construire un building sur cet emplacement. Mais ce qui me paraît surprenant, c'est de vous entendre dire que l'on s'oriente vers la liaison Orly-Invalides. Pourquoi donc cette modification ? J'ai lu votre explication. Vous savez bien que c'est ajouter une difficulté nouvelle à un problème qui est déjà difficilement soluble. A la difficulté que va représenter la liaison Orsay-Orly, vous ajoutez la création de la ligne entre les Invalides et Orsay. C'est du temps et de l'argent perdus, toutes raisons pour lesquelles vous pourrez difficilement réaliser cette opération. Vous dites — et je reprends vos propres phrases : « Orsay, c'est risquer d'engorger les quar-

tiers où la circulation parisienne présente déjà les plus grandes difficultés. Tout cela avait été étudié et vous savez bien que Orsay-Orly s'insère et s'intègre dans la circulation le long des berges de la Seine ».

Mais je vous pose la question : les voyageurs arrivant en dix-sept minutes par train pouvaient monter directement dans leur chambre d'hôtel. Va-t-il falloir qu'une fois descendus aux Invalides ; ils trouvent un taxi pour retourner à l'hôtel construit sur l'emplacement de la gare d'Orsay ? Dans ces conditions la plupart des avantages sont perdus.

M. André Malraux nous a dit avant-hier matin : « Cette gare ne me déplait pas tant ; elle a son style ». Je trouve dans tout cela beaucoup de confusion. On parle d'un building dont la construction peut déshonorer Paris pour faciliter l'arrivée des voyageurs à Orsay venant d'Orly ; puis on prévoit de les faire arriver aux Invalides ! Encore une fois, nous sommes en pleine confusion et je vous demande très nettement de bien vouloir, sur ce point, nous informer et revoir cette situation.

Enfin, avant de terminer, je présenterai deux brèves observations. Je ne vois pas dans votre budget de crédits permettant la réinstallation du musée des travaux publics. Vous savez dans quelles conditions nous avons donné ce musée à une assemblée qui, d'ailleurs, a disparu depuis lors, et dans lequel se trouve une autre assemblée pour laquelle j'ai beaucoup d'estime, mais qui n'y siégeait pas précédemment. Je me demande si le moment n'est pas venu, alors que notre jeunesse est si intéressée par les progrès techniques, de la former et de lui donner le goût de voir nos réalisations techniques, de lui faire voir en France ce qu'on voit dans tous les pays étrangers, à savoir un grand musée des travaux publics ! On parle maintenant d'ouvrir un musée des techniques au Grand-Palais. Je souhaite qu'un musée des travaux publics soit bientôt reconstitué.

Si je dis maintenant quelques mots de la liaison Rhin-Rhône, c'est parce que, appartenant au conseil supérieur de l'aménagement du territoire et de la construction où nous avons travaillé depuis un an bientôt nos conclusions vont sortir à la fin du présent mois. Je dois vous dire que, sur ce point, nous avons pris une position formelle. La liaison Rhin-Rhône est une condition absolue, indispensable de l'aménagement du territoire. Si elle n'est pas faite, incontestablement l'aménagement du territoire se trouvera ralenti et compliqué d'autant.

Je sais bien qu'on me dit : il s'agit là d'une somme importante ; il s'agit de 250 à 300 milliards. Certes, mais d'abord il faut les échelonner sur dix ans. Alors je demande qu'on compare cette somme aux 400 milliards qui sont cette année inscrits au budget pour l'aide à l'outre-mer, aux centaines de milliards engloutis dans la force de frappe et aux dépenses qui actuellement sont encore faites au nom du plan de Constantine. Par conséquent, je crois que l'argument proprement financier n'est pas de nature à nous convaincre.

Si l'on ne veut pas faire d'aménagement du territoire, on peut trouver de multiples raisons, de multiples explications, de multiples faux-fuyants. Mais alors, qu'on ne dise pas en même temps, oui, il faut faire l'aménagement du territoire et, en présence des conditions financières, non, ce n'est pas possible, c'est au-delà de nos moyens, est-ce rentable ? Est-ce utile ?

On s'est amusé pendant des jours et des jours à faire des calculs avec des actuaires, des statisticiens, des comptables, pour savoir combien allaient passer de bâteaux par cette nouvelle voie d'eau, comme si on pouvait prévoir à l'avance le trafic fluvial futur, alors qu'au contraire tout ce qui a été fait depuis dix années prouve que le trafic fluvial est toujours plus important qu'il n'avait été prévu à l'origine.

Je voudrais qu'on demande à ces adversaires forcenés, pourquoi les plus grands pays ont fait un pareil effort sur leurs voies fluviales, alors que la France, elle, s'y refuse ; pourquoi les Etats-Unis et l'U. R. S. S. depuis dix ans, depuis quinze ans, ont consenti des investissements considérables à la voie fluviale et pourquoi, chez nous, ce serait aller à reculons que de s'intéresser à la voie fluviale, alors qu'ailleurs, dans ces grandes nations, des travaux gigantesques ont été effectués ?

Monsieur le ministre, il faut sur ce point que vous vous montriez très ferme. Je pense que vous serez très largement suivi par le Sénat. En ce qui concerne un certain nombre d'entre-nous, nous ne pourrions voter le IV^e Plan sans qu'y soit inscrite la liaison Rhin-Rhône. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

L'iconographie religieuse nous montre les rois mages traversant les déserts, les bras chargés de cadeaux, pour atteindre Bethléem afin d'y déposer leurs offrandes. Aujourd'hui, les rois mages viennent nous visiter. Ils viennent même beaucoup, et à un rythme de plus en plus accéléré ! Mais ce sont eux qui nous demandent de fertiliser leurs déserts et ils repartent les bras chargés de nos présents. (*Rires.*)

M. André Cornu. Cela nous coûte cher !

M. Edouard Bonnefous. Quelle différence entre le voile jeté pudiquement — ce voile qu'on ne soulève jamais — sur un certain nombre d'investissement consentis si aisément outre-mer et ailleurs et l'âpre bataille qu'il nous faut livrer pour obtenir les investissements indispensables en métropole ! Quelle différence ! On ne nous parle pas de tous ces cadeaux généreux dont tous nos amis les rois mages partent les bras chargés ! On ne nous en parle jamais ! Mais si l'on demande un investissement routier ou un investissement fluvial, ou un investissement quelconque, on nous dit : c'est impossible, vous allez mettre le budget en péril ! (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Depuis des mois, des techniciens discutent, supputent, calculent, comparent la rentabilité d'un travail aussi indispensable par exemple que la liaison Rhin-Rhône. Je voudrais savoir combien de temps les mêmes techniciens ont consacré à l'estimation des travaux acceptés outre-mer.

L'abbé Fulbert Youlou, entre deux réceptions, vient de nous rappeler très « obligeamment et discrètement » le problème du barrage du Kouilou, et naturellement de son financement.

Je lis aujourd'hui même que le Gouvernement français a évoqué « l'intérêt » — le mot est merveilleux — qu'il ne cesse de lui porter. On pense en effet que nous lui portons de l'intérêt et même un intérêt qui nous coûtera cher !

« Cet intérêt, dit un communiqué, se matérialisera dans les mois prochains par la prise en charge de certaines études complémentaires ». Et d'ailleurs, comme si cela ne suffisait pas, le Gouvernement français s'engage sur le plan national « à faciliter la recherche des concours nécessaires à la réalisation d'un ouvrage de cette importance ».

Je crois que l'heure est venue d'alerter le Gouvernement contre la dangereuse évolution psychologique qui se produit dans l'opinion et notamment dans les collectivités locales dont nous sommes les représentants, évolution qui risque d'ailleurs de porter un coup fatal à la coopération franco-africaine.

Quand on saura, comme le rappelait M. Yrissou à l'Assemblée nationale, que la totalité des charges du programme d'électrification rurale et des adductions d'eau dans la métropole ne dépassent pas les dépenses faites outre-mer, je crois qu'il y aura tout de même une certaine irritation et un grand mécontentement. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. André Cornu. C'est un scandale.

M. Edouard Bonnefous. Croit-on faciliter ainsi une heureuse et harmonieuse coopération de la France avec les nouveaux Etats ? Un dicton bien connu dans notre pays dit : « Charité bien ordonnée commence par soi-même ». Je note que déjà un murmure grandissant répète jour après jour : vous ne pouvez tout faire à la fois, vous ne pouvez refuser les dépenses indispensables à la modernisation de la France et continuer les dépenses de grandeur.

Bientôt ce murmure sera une immense clameur, une clameur irrésistible qui risque d'emporter tout sur son passage. Il est temps d'en prendre conscience. (*Applaudissements à gauche, à droite et au centre gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Auguste Pinton.

M. Auguste Pinton. Mes chers collègues, ce budget est assez considérable puisque les seules dépenses de fonctionnement se chiffrent à quelque 360 milliards ; encore faut-il savoir que plus de la moitié de ces crédits représente des subventions, c'est-à-dire des dépenses improductives au premier chef.

Je me bornerai à quatre observations pour ne pas trop abuser de votre temps ; mais ce n'est pas que l'envie me manque d'en faire un certain nombre d'autres. Vous me pardonnerez si, en contrepartie, certaines de ces observations peuvent apparaître un peu sévères.

Ma première observation est relative à la S. N. C. F., et d'abord au très grave problème, soulevé ce matin par nos rapporteurs, de la « dépéréquation » des tarifs des chemins de fer. Après « l'indexage » des gares, formule qui dit bien ce qu'elle veut dire, encore qu'il faille des explications pour la comprendre, la dépéréquation est effectivement un second pas vers cette politique définie dans un rapport dont on ne parle plus guère, encore qu'il ait fait quelque bruit, je veux parler du rapport Rueff-Armand. Il y était question de la nécessité de fixer les prix des transports en fonction des prix de revient.

C'est là une théorie parfaitement logique et défendable, l'inconvénient est qu'elle suppose résolue la confusion entre deux données qui, en ce qui concerne la S. N. C. F., ne peuvent pas être distinguées : d'une part, la S. N. C. F., société commerciale, doit être gérée dans les conditions normales d'une exploitation commerciale ; d'autre part, sans quoi on comprendrait mal qu'elle nous coûte si cher, la S. N. C. F. est un service public.

Au demeurant, cette confusion subsiste dans les conclusions — provisoires, je l'espère — auxquelles vous semblez être arrivé, car s'il fallait suivre — ce sont vos chiffres — cette loi du respect du prix de revient, les tarifs devraient varier dans la proportion de 1 à 7. Cela signifie que si, sur telles lignes

éminemment rentables, comme Paris-Lille ou Paris-Marseille, le tarif était de 1 pour une certaine distance et pour certaine marchandise, il devrait être de 7 sur certaines autres lignes. Le barème qui a été retenu ne va que de 0,8 à 2, mais il n'en reste pas moins que, sur une liaison réputée mauvaise au point de vue commercial, pour la même quantité d'une même marchandise, on paiera deux fois et demie plus cher que sur une bonne.

Si cette conception est conforme aux données qui ont été indiquées dans le rapport Rueff-Armand, on peut se demander ce que devient la théorie si souvent défendue par le Gouvernement de la nécessité d'une politique de décentralisation et d'équipement des régions déshéritées !

M. Catalifaud, qui était rapporteur de la commission de la production et des échanges à l'Assemblée nationale, vous a demandé, préalablement à toute exécution, un grand débat.

Monsieur le ministre, je me permets, au nom de la commission des affaires économiques, de formuler le même désir et d'exprimer, à coup sûr, l'intention très ferme du Sénat de débattre de ce problème avant qu'on ne s'engage dans une voie nouvelle qui peut être dangereuse.

M. Billiemaz vous disait ce matin qu'une telle politique devait conduire logiquement à la fermeture d'un grand nombre de lignes. A mon tour, je me permets d'insister sur ce point parce que j'ai appris que cette idée, exprimée dans le rapport de la commission des affaires économiques, avait soulevé quelque émotion et produit quelque bruit.

Si vous voulez avancer dans la voie du respect de la vérité commerciale des transports par chemin de fer, il faut distinguer désormais dans la S. N. C. F., deux parties : la première comportera les lignes bénéfiques, ou normalement rentables sur le plan commercial, pour lesquelles on pratiquera la liberté des tarifs comme dans toute affaire commerciale normale et où, bien entendu, il faudra assumer en contrepartie, et sans rien demander à l'Etat, la plénitude des charges, car il n'est pas d'autre conception possible dans ce cas ; la seconde, comme il faut tout de même soutenir l'économie des régions déshéritées, comportera un tarif fixé par l'Etat et entraînera une subvention représentant la différence entre le prix de revient réel et le prix pratiqué en fonction des besoins de la nation.

Cela ne semble pas tellement déraisonnable et je m'explique mal l'émotion qui, paraît-il, s'est manifestée car, après tout, vous appliquez depuis longtemps une politique qui n'est pas tellement différente pour Air France et les compagnies maritimes.

Cette suggestion vaut ce qu'elle vaut, mais elle a au moins le mérite d'être claire et de pouvoir se comparer au système que vous envisagez puisque, dans celui-ci, vous n'approchez guère de la vérité des faits en adoptant un tarif de 1 à 2,5, alors que la logique voudrait qu'il soit de 1 à 7.

La deuxième partie de cette observation est relative aux investissements. Vous avez dit l'autre jour devant la commission des affaires économiques : « Le problème des investissements est capital pour arriver à une coordination rationnelle et économique des transports ». Vous avez ajouté que c'était une excellente méthode, mais qu'elle avait l'inconvénient d'être à long terme.

Vous avez paru faire bon marché de cette coordination cependant et vous avez paru assez disposé à vous reporter vers d'autres formes plus immédiates de coordination. Je reconnais avec vous que cette politique n'est efficace qu'à long terme mais, puisque c'est la meilleure et puisque votre Gouvernement — je vous en félicite — a au moins le mérite de la durée, vous seriez impardonnable de ne pas la mettre au premier rang de vos préoccupations et de ne pas considérer les autres solutions simplement comme des moyens d'attente. J'aimerais que vous me rassuriez à cet égard, monsieur le ministre.

Il y aurait beaucoup à dire, bien sûr, sur les investissements de la S. N. C. F., non pas que je conteste tellement le total — encore que le réseau ferroviaire soit nettement plus favorisé que le réseau routier — qui, avec 140 milliards de francs, dont 70 obtenus par l'emprunt, n'est pas tellement condamnable. Toutefois, je signalerai deux réserves qui ont été formulées par la commission.

En ce qui concerne le matériel, il faut, bien entendu, le moderniser ; l'on met peu de hâte à renouveler des wagons dont certains, comme on le disait ce matin, roulent depuis plus de quarante ans, alors que, en revanche, la S. N. C. F., qui s'est constitué un parc de locomotives à vapeur remarquable dont les possibilités de service sont entières, montre quelques dispositions un peu trop faciles à les mettre de côté pour les remplacer par des locomotives Diesel.

C'est certainement un progrès technique mais, avant de céder au vertige du progrès, il faut tenir compte de la rentabilité de l'entreprise et penser que ce sont les contribuables français qui font les frais de l'opération.

Je présenterai une simple remarque sur l'électrification car j'y reviendrai tout à l'heure. En ce moment, on piétine, si l'on peut employer ce mot quand il s'agit de chemin de fer.

M. François Schleiter. On patine.

M. Auguste Pinton. Merci, monsieur Schleiter, vous avez trouvé le mot propre.

Alors qu'il aurait fallu électrifier la ligne Paris-Strasbourg entre Paris et Bar-le-Duc, nous apprenons qu'une des lignes qui a miraculeusement retenu l'attention par son importance extraordinaire et sa valeur économique autant que par son trafic et qui doit être électrifiée de toute urgence est la ligne Dijon-Neufchâteau !

Ma seconde observation sera plus brève car j'arrive trop tard, non pas dans un Sénat trop vieux, mais dans un Sénat où l'on en parle depuis très longtemps. Je ne veux pas répéter ce qui a déjà été dit par plusieurs collègues.

Je vous dirai très sérieusement que si vous ressentez un très légitime agacement — que vous avez d'ailleurs la cordialité de ne pas manifester — à entendre un certain nombre d'entre nous répéter ce qui a été dit par d'autres presque dans les mêmes termes, c'est parce que les questions que nous évoquons sont fondamentales et d'une importance capitale.

Nous sommes littéralement effrayés de voir que, sur un certain nombre de points, on paraît faire fi du bon sens et des nécessités les plus immédiates. C'est pourquoi il importe que nous répétions, même au grand dam de vos oreilles, des idées essentielles qui doivent être entendues.

Je dirai simplement, reprenant, en les abrégeant, les observations de M. Bouquerel, qu'il est un point sur lequel le Sénat sera très ferme, le rétablissement de la répartition initiale des crédits du fonds routier entre le fonds national et les différents fonds locaux. Entendez-moi bien, nous ne demandons pas, bien au contraire, la diminution des crédits destinés au réseau national. Nous demandons que, revenant aux sources mêmes de cette loi de 1955, issue de cette Assemblée, on rétablisse les dotations dans des conditions telles que la part revenant au réseau national étant maintenue et même augmentée, les départements et les communes reçoivent ce qui leur revient.

J'avais, l'an dernier, cité un certain nombre de chiffres que je ne reprendrai pas. Dans la plupart des départements français, les conseils généraux consentent pour leurs routes départementales, au kilomètre, des dépenses plus importantes que celles qui sont faites par l'Etat sur ses propres routes. (*Applaudissements au centre gauche et sur quelques bancs au centre droit.*)

Sur ce point, nous avons d'autant plus le devoir d'insister que nous ne pouvons pas accepter l'argument des dépenses excessives. M. Bonnefous disait : charité bien ordonnée commence par soi-même.

Mardi dernier, au début de ces débats budgétaires, M. le ministre des finances a fait appel à la sagesse du Sénat. Je lui ai répondu brièvement que, certes, dans cette Assemblée, nous y étions sensibles, mais qu'il aurait d'abord fallu que l'exemple de la sagesse vienne de ceux qui ont la responsabilité de nous présenter ce budget et qu'on n'y voie pas figurer ces dépenses qui étaient évoquées tout à l'heure. Ne serait-ce qu'au budget du ministère des travaux publics, il est un peu anormal de voir prodiguer des crédits sur des terres qui ne sont plus, ou dont on ne sait pas, hélas ! si demain elles seront françaises, alors que charité bien ordonnée commence par soi-même.

Et pourtant ne comprenez-vous pas, au-delà de cette question, que si le Gouvernement se trouve, dans le domaine économique ou dans le domaine social, en face d'intransigeances qu'il juge excessives, que si ces appels à la raison que j'évoquais tout à l'heure restent si peu entendus, c'est parce que les intéressés supportent de plus en plus mal, je le dis à mon tour, ces générosités incompréhensibles alors que le nécessaire leur est si chichement mesuré.

Je reconnais — et c'est un bon point sinon pour le Gouvernement tout au moins pour le ministre des travaux publics — que, malgré la pression de l'administration des finances, vous avez pu tendre à vous rapprocher de ces trois fois trente milliards que vous aviez indiqués il y a bientôt trois ans comme nécessaires. Seulement nous n'en sommes pas encore là tout à fait et malheureusement vous reconnaîtrez avec moi que trente milliards de 1962 ne représentent plus la même quantité d'efforts, de travail et de réalisations que les trente milliards de 1959. Au surplus, il est vraiment dramatique de voir la cadence à laquelle avance la construction des autoroutes, car, si j'ai bien compris, on en fera 50 kilomètres en 1962 et on en aura fait en tout 870 en 1970. Quand on regarde les chiffres des autres pays, vous comprenez qu'on éprouve un certain pessimisme. Je ne veux pas insister là-dessus, car tout a été dit tout à l'heure, mais tant qu'on ne trouvera pas le moyen de faire des emprunts permettant de tripler ou de quadrupler l'effort de construction des autoroutes, sans négliger les autres routes qui sont tout aussi nécessaires à la vie économique française, nous nous trouverons placés dans une situation grave. Sur le plan intérieur d'abord.

En effet, le problème des vies humaines perdues dans des accidents de la route est bien préoccupant. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir bien voulu accepter la discussion devant le Sénat — lorsque nous le pourrons et, je l'espère, le plus tôt possible — d'une question orale avec débat sur le problème des accidents de la route. Nous reparlerons donc plus longuement de ces différentes questions, mais il faut savoir qu'en 1961 9.000 Français seront morts sur les routes.

Cela pose, d'autre part, le problème de la circulation entre l'Europe du Nord et l'Europe du Midi. Cette circulation, de plus en plus, tend à s'écarter de la France. Permettez-moi enfin d'évoquer un paradoxe. La France, en association avec l'Italie — non sans difficultés du reste ; j'en sais quelque chose — à fini par entreprendre la construction du tunnel sous le mont Blanc, construction qui sera achevée dans un délai assez bref. Or, du côté français, il n'y a pas une seule route d'accès digne de ce nom. (*Applaudissements au centre gauche.*)

Une troisième observation, celle-là simple, qui anticipe un peu sur la suite du débat, mais qui m'évitera de remonter à la tribune, est relative à l'aviation civile. Je n'aborderai qu'un seul aspect de la question et je parlerai d'Air-Inter. Assurément, nous sommes satisfaits de constater que les liaisons intérieures françaises marquent un progrès sensible ; seulement elles entraînent de lourdes charges pour les collectivités et je ne suis pas sûr qu'elles pourront le supporter longtemps. On laisse Air-Inter dans une situation diminuée, obligé d'affermer un matériel et des équipages que les autres compagnies lui donnent dans la mesure où leurs propres besoins sont satisfaits. On parle d'acheter pour Air-Inter du matériel et il est question de lui « refiler » — passez-moi le mot — les laissés pour compte d'Air France.

Sur cette question d'Air-Inter, monsieur le ministre, très honnêtement je trouve que deux reproches doivent être faits à l'Etat. D'abord il est anormal de mettre uniquement à la charge des collectivités locales le déficit actuel. Les collectivités locales sont bien bonnes de couvrir ce déficit, qui tourne, je crois, autour de 200 millions d'anciens francs, alors que ces mêmes collectivités locales prennent, en tant que contribuables, leur part — combien plus importante — du déficit de la Régie des transports parisiens dont, pourtant, la majorité des provinciaux n'utilisent pas les services.

Mais, et c'est beaucoup plus grave, Air-Inter manque d'un matériel approprié. Cela fausse tout car comment voulez-vous, sur telle ligne desservant deux villes de province, importantes certes mais qui ne peuvent garantir une clientèle considérable, comment voulez-vous qu'un trafic portant sur vingt à vingt-cinq voyageurs par appareil puisse être rentable si on les transporte dans un *Constellation* ou *Super-Constellation* dont la consommation d'essence n'est pas diminuée du fait de la vétusté du matériel ? Il y a longtemps — je dirai même trop longtemps — que l'on parle de la mise au point d'un matériel adapté à vingt ou vingt-cinq voyageurs. Est-il exact — je vous serais obligé de nous répondre tout à l'heure — que l'administration des finances ait refusé à Air-Inter l'autorisation d'achat d'un certain nombre de *Fokker* néerlandais qui eussent été des courriers moyens tout à fait rentables ? Que va-t-on faire pour hâter la construction des appareils français de ce type — ils existent ; je n'en nommerai aucun car je ne veux faire de publicité à personne — qui incontestablement nous permettraient de donner satisfaction sur un très grand nombre de lignes intérieures sans grever anormalement les collectivités locales ou l'Etat ?

J'ajouterai que le prix demandé à la clientèle paraît excessif. Dans un premier temps le tarif pratiqué a été basé sur le tarif des transports ferroviaires — première classe — majoré de 10 p. 100, ce qui était raisonnable. Actuellement, on oblige Air-Inter à pratiquer des tarifs trop lourds. Je ne vous reprocherai certainement pas d'avoir fait à la Société nationale des chemins de fer français une place importante dans la participation à Air-Inter ; puisque je suis à l'origine de cette participation. J'ai entendu de la part du présent-directeur du conseil d'administration de la S. N. C. F., sur la nécessité d'une coordination étroite du rail et de l'air, des paroles qui m'ont frappé par leur sagesse et sénérité. Je souhaite que vous l'aidiez à imposer à sa propre administration des vues auxquelles je souscris entièrement.

Enfin, j'en arrive maintenant au dernier point. Il a été soulevé par presque tous mes collègues avec raison car il est d'une importance capitale dans le temps présent. Ce qui frappe tout observateur de la vie économique d'un pays comme le nôtre, c'est la faiblesse des axes de communication entre le Nord et le Sud à l'Est de Paris. Cela est vrai pour tous les modes de transport, mais cela est particulièrement frappant lorsqu'il s'agit de navigation fluviale.

Du Nord au Sud, aux Pays-Bas, en Belgique ou en Allemagne, s'offrent les axes de navigation que vous connaissez bien. Cela est fâcheux pour la vie économique de la France elle-même, mais c'est bien plus grave dans la perspective du Marché commun. Si un aménagement fluvial Nord-Sud doit être la charnière du plan de développement du pays, alors on ne comprend pas qu'on ait pu oublier cette nécessité fondamentale en arrêtant les grandes lignes du nouveau plan de modernisation. Il n'est pas nécessaire de présenter l'inventaire des avantages de l'axe fluvial Nord-Sud. Mais il y a au moins deux points sur lesquels je voudrais attirer l'attention de mes collègues, car je pense que M. le ministre en est informé depuis longtemps.

Cet axe jouerait un rôle d'appel en matière industrielle et présenterait des avantages certains au point de vue agricole. Dans l'Est de la France, une des régions les plus sous-développées est justement située au centre du passage devant relier le Rhône au Rhin. A ce sous-développement il y a deux raisons fondamentales : d'abord le sol est assez pauvre, assez ingrat, mal irrigué ; ensuite l'industrie est peu importante parce que limitée dans son développement par des communications mal conçues, onéreuses et aussi par des ressources insuffisantes en eau dont on sait l'importance vitale pour toutes les industries.

La création du grand canal du Rhône au Rhin et à la Moselle, quelque gigantesque que soit l'entreprise, serait le remède aux causes du sous-développement localisé entre la Franche-Comté et la Lorraine. Non seulement l'irrigation quintuplerait les possibilités agricoles de ces régions et permettrait l'installation d'industries alimentaires fort bien localisées par rapport aux gros centres de consommation de l'Est et du Nord-Est du Marché commun, mais une voie de communication de cet ordre serait à coup sûr le signal d'un fort développement industriel dans cette partie du territoire français.

Certes, on peut trouver toutes sortes d'arguments pour démontrer que le chemin de fer peut, par un aménagement *ad hoc*, jouer pour le transport des marchandises un rôle identique. On peut même soutenir que le transport des pondéreux peut être réalisé aussi économiquement par la ligne de chemin de fer électrifiée que par la voie d'eau. Il suffit, comme on paraît s'y résigner bien volontiers, de faire payer à l'Etat la différence entre le prix de revient et celui qu'on s'offre à pratiquer. Mais ce qui est certain, c'est que jamais le chemin de fer ne pourra prétendre remplacer le rôle de l'eau dans l'économie agricole ou industrielle et dans l'économie tout court.

Je m'excuse d'insister un peu sur ce point parce que, quels que soient les sentiments que j'éprouve à l'égard des gens qui ont la responsabilité de cette grande institution qui s'appelle la S. N. C. F., il y a tout de même des choses que je ne peux pas taire plus longtemps. Ce qui me frappe, c'est la monstruosité intellectuelle que représente l'identification entre la totalisation des subventions payées à la S. N. C. F., pour compenser le déficit supplémentaire dû à l'exploitation à grand trafic et à bas prix des liaisons entre la Méditerranée et le Rhin et d'autre part l'amortissement des dépenses engagées pour l'aménagement de la voie navigable.

Admettons même que les chiffres soient équivalents. L'on sait, d'une part, ce qu'on peut faire dire aux statistiques quand ont sait les solliciter ; d'autre part, à quelles conclusions aussi parfaitement fondées, rationnelles et logiques, que totalement opposées, peuvent aboutir deux experts aussi qualifiés l'un que l'autre à partir du moment où d'avance ils savent à quoi ils doivent aboutir.

Comment ose-t-on comparer, même si les chiffres étaient comparables, une accumulation de déficits, c'est-à-dire une dépense purement négative qui n'est productrice ni de travail ni de richesse, d'un côté, et, de l'autre, ce que j'appelle, à juste titre, me semble-t-il, une dépense constructive entraînant du travail, de l'activité humaine et aboutissant à une réalité tangible qui, elle-même, à son tour, produira de nouvelles activités, de nouvelles richesses ? Cette comparaison a été faite, vous le savez bien, monsieur le ministre. Pour moi, je me refuse à l'accepter car elle est inconcevable.

Puis la S. N. C. F., j'y reviens, a lancé l'électrification Dijon—Neufchâteau en sacrifiant l'achèvement de Paris—Bar-le-Duc, comme je le rappelais tout à l'heure, et peut-être même Paris—Le Havre. Elle invoque, pour protester de la pureté de ses intentions, d'une inscription au plan qui aurait été envisagée ou proposée en février 1958. C'est certainement vrai mais, comme par hasard, cela a fait suite à l'électrification de Paris—Lille, dont je vous ai souvent parlé parce qu'elle m'est restée sur le cœur à cause des conditions dans lesquelles elle a été effectuée, à l'instant précis où était décidé l'aménagement du canal du Nord.

Je ne vous rappellerai pas qu'en 1956 et surtout en 1957, il avait été déjà question de l'aménagement du Rhône au Rhin. M. Pflimlin notamment avait déjà engagé une assez vive campagne à ce sujet. Croyez-vous donc qu'il n'y a pas de rapport entre cette campagne pour l'aménagement de la voie navigable Rhône-Rhin et la proposition, en 1958, d'électrifier Dijon—Neufchâteau ? Comme par hasard aussi, on a cessé d'en parler lorsque l'idée s'est estompée.

Aujourd'hui, on recommence. Seulement, c'est plus sérieux parce que les travaux vont démarrer. Je vous ai souvent rappelé l'électrification de Paris-Lille ; mais j'avais une excuse : je ne savais pas. Je vous ai tellement averti que vous n'aurez pas cette excuse. C'est pourquoi j'ai tenu à insister aujourd'hui.

J'en ai presque terminé et ce qui me reste à dire me coûte beaucoup. Je suis le premier à reconnaître, pour l'avoir constaté, que la S. N. C. F. est une très grande administration. De plus, mes sentiments personnels pour le président du conseil d'administration de cette société sont fondés sur une grande déférence et une profonde sympathie. Je l'ai connu dans d'autres fonctions ou il a montré qu'il était un fonctionnaire incomparable. Il l'est resté, je le sais, en accédant à la direction de la S. N. C. F.. Ma considération pour les qualités techniques de ceux qui dirigent la S. N. C. F. est immense. Nous avons incontestablement le meilleur réseau du monde, même s'il est cher. Des résultats considérables ont été obtenus dont aucun autre pays ne peut se vanter.

Cela étant dit, si nous admirons la valeur technique de la S. N. C. F., nous avons cependant quelque droit de mettre en cause, sur le plan commercial, une méthode de gestion d'ailleur absolument impénétrable. Son système de tarifs qu'il est presque impossible de contrôler lui permet de tuer toutes les concurrences, même les plus nécessaires, ce qui serait son droit en régime commercial si elle se bornait à prélever sur ses bénéfices. Mais elle a développé ces pratiques singulières, aux frais de l'Etat, c'est-à-dire des contribuables français.

Je suis bien obligé de remarquer la complaisance extraordinaire que la S. N. C. F. rencontre auprès de l'administration supérieure des finances, dont le ministère des travaux publics et les autres modes de transport sont bien loin de bénéficier au même degré.

En l'occurrence, il y a, à l'administration de la S. N. C. F., quelque chose que je ne comprends pas. Si je reconnais qu'il s'agit d'une grande puissance, je frémis à la pensée du crime de lèse-majesté que je suis en train de commettre. Il faut que l'on sache — je vous demande, monsieur le ministre, d'être notre interprète — que la S. N. C. F. n'a quand même pas tous les droits et je le dis comme je le pense, elle est allée cette fois trop loin.

Voilà les quelques observations que je voulais présenter. Veuillez m'excuser d'avoir un peu dépassé les trente minutes que je m'étais fixées. Monsieur le ministre, nous ne serons pas très sévères pour votre budget. Ce n'est pas notre faute si le système financier que nous devons subir nous amène peut-être à voter des amendements dont nous ne souhaitons pas finalement qu'ils soient retenus dans leur intégralité. Il n'est pas douteux que, comme vous le disiez au cours des premières conférences que vous avez tenues à votre arrivée au ministère, « la civilisation du XX^{e} siècle est une civilisation de transports ». Je pense que cela reste vrai dans votre esprit et dans votre politique.

Nous vous aiderons, monsieur le ministre, mais à condition que vous ayez vous-même la volonté d'imposer les dépenses nécessaires et les sacrifices qui n'en sont pas parce qu'il s'agit, comme on l'a dit tout à l'heure, de transférer à des secteurs vitaux pour la nation des crédits que nous n'avons plus le droit de dépenser pour la vaine gloriole et le prestige. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Schleiter.

M. François Schleiter. Monsieur le président, mes chers collègues, à l'instant même M. Pinton demandait à M. le ministre des travaux publics d'être attentif au nombre de coups frappés à sa porte. Ce nombre de coups est destiné à souligner l'importance attachée par le Parlement à un problème déterminé. La liaison mer du Nord—Méditerranée a frappé, je crois, sept fois à l'Assemblée nationale. Le Sénat n'en est pas encore là, mais il croit bon cependant d'insister quelque peu.

A la vérité, mes chers collègues, nous vivons, dans le monde et pour notre pays, une époque cruciale, une époque déterminante. Bien sûr, ce soir, ce n'est pas l'essentiel qui sera évoqué. Mais du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme dépend cependant la situation de la France dans le monde, un monde hier retranché et, aujourd'hui, en tous points accessible à toutes les pénétrations.

Tandis que nous étions naguère appliqués à la fortification de nos frontières dans le Nord et pourvus, par ailleurs, au Midi, de longs et sûrs prolongements africains, voici que ces derniers connaissent les plus importantes mutations et qu'en même temps nous nous trouvons confrontés de la manière la plus claire à « l'Europe de l'eau ».

Tandis que s'expriment encore préférences et réserves sur l'Europe, voici que s'affirme réalité le fait économique européen.

C'est le grand mérite de l'industrie française de l'avoir prévu, de s'y être disposée, de l'aborder avec courage, avec ardeur. Faute d'avoir donné l'exemple, c'est bien le moins que les pouvoirs publics prennent le pas. C'est ce que nous recherchons dans ce budget et c'est ce que nous voulons déceler dans les perspectives du IV^{e} plan.

Après les observations de notre éminent collègue, M. Edouard Bonnefous, sur les routes, je ferai une première remarque. A mon sens, il est des déterminations à prendre tout de suite ou jamais. Même très importantes, certaines décisions ne seront jamais trop coûteuses aujourd'hui, en raison de leur caractère d'urgence et de nécessité nationale. Prises à terme, elles représenteront de vaines dépenses. Il serait mieux de se résigner et de subir la loi de nos dynamiques voisins.

Plutôt que de consulter les précédents et les statistiques, je crois qu'il est urgent de jeter un coup d'œil autour de nous.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, avant d'examiner ce que vous avez convenu avec M. le ministre des finances, je voudrais regarder la carte et rappeler à nos collègues ce qui se passe autour de nous.

C'était bien la part de M. Gaston Defferre de nous entretenir des perspectives méditerranéennes. De mon côté, j'ai cité, à l'instant, ce que j'appelle « l'Europe de l'eau ». Chacun sait les options fondamentales qui ont été prises, les très importantes réalisations sur les voies navigables, les résultats foudroyants et immédiats qui ont suivi aux Pays-Bas, en Belgique, en Allemagne, dont la plus récente réalisation sur le Neckar doit être citée ce soir.

M. Edouard Bonnefous. Très bien !

M. François Schleiter. Je n'ai pas besoin, en ce qui concerne ce dernier pays, de citer sa puissance économique, sa puissance d'aspiration commerciale. Je dirai seulement par ailleurs la nécessité pour nos deux autres partenaires européens de compenser, de rattraper en Europe la perte des Indes néerlandaises et du Congo. Il n'est que d'y penser et d'y veiller. Quant à l'Italie, dans tous les domaines de l'industrie et du commerce — il serait trop facile, monsieur le ministre, de vous citer le tourisme — chacun est bien obligé de reviser ses conceptions d'autrefois !

Je ne sais, monsieur le ministre, ce que disent les augures et les statistiques, mais il me semble que la plus usuelle carte des moyens de communication du Nord-Ouest de l'Europe est plus qu'éloquente.

Si, demain, la France n'offre pas, par le fer, bien sûr, mais aussi par la route et par la voie d'eau, le réseau immédiatement approprié à l'état des relations européennes, nous verrons dans le domaine commercial ce que nous voyons, dès maintenant, dans le domaine du tourisme et — on le rappelait tout à l'heure excellemment à la tribune — nous verrons la lutte que subira notre industrie.

Vous allez me répondre, je le sais bien, monsieur le ministre, que l'exemple est mauvais, car le tourisme est si peu organisé en France ! Je suis bien d'accord sur cette dernière constatation mais j'ajouterai qu'avant peu il n'existera plus en France de moyens de communication comparables à ceux des pays voisins, mis à part la voie aérienne et étant observé que les excellents trains de la S. N. C. F., dont vient de parler longuement et pertinemment notre collègue Pinton, ne rouleront pas seuls dans un désert. Je note seulement au passage qu'ils deviennent de plus en plus rapides, coûteux et parfois même dangereux.

En bref, monsieur le ministre, je ne parlerai pas des communications aériennes qui rencontrent beaucoup d'éloges ; je ne parlerai pas de la S. N. C. F. qui est un remarquable service. Mais je dirai l'égale et concomitante nécessité des routes et de la voie d'eau.

A la lecture des documents dont nous disposons, nous avons le sentiment que vous opérez des choix selon vos moyens, bien sûr, et selon aussi tel climat qui peut régner boulevard Saint-Germain.

Quant à notre information personnelle, je dois dire que les chambres de commerce, qui sont attentives et informées, nous font connaître qu'elles considèrent l'exécution du seul programme routier de quinze ans comme devant placer la France dans une mauvaise situation à l'égard de ses associés du Marché commun.

La question de la liaison Mer du Nord—Méditerranée enfin est posée et vous hésitiez, je crois, à l'écarter, tandis que le chef de l'Etat avait bien voulu s'en informer à Verdun récemment et qu'il vient de prendre une position décisive à Marseille en réponse à notre éminent collègue M. Gaston Defferre.

Auparavant, à la question que je lui avais posée, j'avais reçu de M. le Premier ministre, le 7 novembre 1961, la

réponse dont je donne très rapidement communication au Sénat :

« La question de la liaison Mer du Nord—Méditerranée a été longuement étudiée au cours de travaux préparatoires du plan et débattue au Conseil supérieur du plan. Le Gouvernement a finalement arrêté sa position sur ce point dans le passage suivant qu'il a envoyé au Conseil économique et social :

« Le projet de construction d'une voie navigable Mer du Nord—Méditerranée a été longuement examiné par une commission *ad hoc*. Si les membres de la commission ont été unanimes à adhérer au principe d'un axe de transport unissant les vallées du Rhône et de la Saône à celles du Rhin et de la Moselle, ils se sont partagés, en revanche, sur la nature des ouvrages à entreprendre pour la matérialisation de cet axe. Les doutes se renforcent d'ailleurs lorsqu'on passe de la considération d'un aménagement très important, mais particulier, à la perspective générale du plan et que l'on tient compte de l'ensemble de nos charges nationales et régionales. Le Gouvernement a décidé, dans ces conditions, que seuls seraient inscrits au quatrième plan des éléments suceptibles de faciliter ultérieurement la réalisation de cette liaison, mais ayant en tout état de cause une utilité propre. Sur l'essentiel, les études seront poursuivies en vue d'une décision aussi rapide qu'il sera possible. Elles seront éclairées par une vue prospective de l'économie française à un horizon de temps en rapport avec la durée de l'ouvrage et de ses effets attendus. Pour l'instant et dans l'esprit de ce qui précède, le Gouvernement a retenu le principe des suggestions de la commission tendant à poursuivre à une cadence plus rapide l'aménagement d'aval en amont des bassins du Rhin, de la Moselle, de la Saône et du Rhône.

« L'importance de cette affaire conduira le Gouvernement à étudier avec un soin particulier les avis éventuels du Conseil économique et social sur ce passage, avant de soumettre le plan au Parlement. »

Cette lettre a eu une suite immédiate. C'est la déclaration de M. le Président de la République le 10 novembre, à Marseille. M. Gaston Defferre nous en a donné lecture intégrale ce matin et je n'ai pas à y revenir ce soir.

La liaison Mer du Nord—Méditerranée par la Moselle et la Meuse, d'une part, et le Rhin, d'autre part, est donc, semble-t-il, une réalisation nationale urgente. Elle n'a jusqu'à présent pas été retenue, vous le savez, dans les propositions du quatrième plan. Toutefois, le comité du plan a inscrit l'aménagement du Rhône en tant que voie navigable et son prolongement jusqu'à Chalon-sur-Saône, l'aménagement de la Moselle de Metz à Frouard et la liaison de Mulhouse au Rhin par l'écluse de Nieffer. Sans rejeter l'inscription éventuelle de ce projet au 5ᵉ plan quadriennal, il lui a opposé des objections qui se rapportent au problème financier évoqué à l'instant, aux points de vue de l'aménagement du territoire et à la position concurrentielle de la S. N. C. F.

On ne peut soutenir qu'un crédit minimum de 40 millions de nouveaux francs et maximum de 190 millions de nouveaux francs répartis sur quatre années constitue une charge financière excessive. Cela permettrait par ailleurs l'étude technique du tracé de la voie et l'acquisition des terrains pour élargir la voie existante. Cela permettrait de réaliser aux points délicats quelques ouvrages essentiels.

Quant à l'aménagement du territoire, il semble que l'aménagement du Rhône jusqu'à Chalon-sur-Saône, sans assurer la liaison avec la Lorraine, la Belgique et l'Allemagne, comporterait plus d'inconvénients que d'avantages.

Enfin, la position concurrentielle de la S. N. C. F., comme l'ensemble du problème d'ailleurs, a été magistralement traitée à l'Assemblée nationale par M. le président Pierre Pflimlin et je crois devoir épargner au Sénat ce soir la lecture de chiffres nouveaux. M. Pflimlin a jugé indispensable, en outre, d'insister sur le tout indissociable que constitue le projet de liaison Mer du Nord—Méditerranée par le Rhin, la Moselle, la Meuse et le Rhône. Il a insisté également sur la solidarité profonde dans l'ordre économique de toutes les régions françaises, quel que soit leur potentiel présent et comme il a eu raison ! Il a souligné l'importance d'un tel projet pour l'ensemble de l'économie française et la chose paraît de plus en plus généralement reconnue.

Mais, à l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, vous avez objecté une capitalisation de l'aide à la S. N. C. F. qui serait plus économique que l'aménagement de la voie d'eau. Vous avez objecté de même la précarité des hypothèses en matière de trafic pour cinq, dix ou quinze ans. Enfin, vous avez mis en doute la faculté créatrice de la voie d'eau pour réaliser des possibilités nouvelles d'expansion.

Je crois, monsieur le ministre, que sur ces divers points vous avez déjà entendu, par la voix de plusieurs orateurs, la pensée du Sénat et j'ai le sentiment que des réponses extrêmement valables ont été avancées. Je voudrais éviter des redites, mais vous avez conclu à la poursuite des travaux en accélérant la navigation sur le Rhône car c'est en partant du Sud, disiez-vous, que l'on pourrait obtenir le développement le plus rapide. Cette position me paraît des plus dangereuses. En effet, la valorisation du Rhône en tant que voie navigable ne peut provenir, me semble-t-il, que de ses liaisons avec les régions d'Alsace et de Lorraine.

En l'absence de ces liaisons, la voie crée des conditions favorables à la pénétration des produits étrangers, en particulier italiens, qui disposeront de quelques années pour s'implanter librement au détriment des produits français.

Reporter la réalisation de la voie Nord-Sud à la suite, c'est reporter de quatre ans les premiers travaux et à quinze ans au minimum l'achèvement de la voie. Dès mes premières paroles je disais, après M. Gaston Defferre, que c'était tout de suite ou pas du tout ! Tel est notre sentiment.

Ai-je besoin, au surplus, de rappeler au Sénat l'importance extrême et immédiate du triangle Hambourg-Dunkerque-Nancy ? C'est une considération qui ne doit pas nous sortir de l'esprit.

Ai-je besoin de répéter que le tiers de la France subira l'influence de cette liaison mer du Nord-Méditerranée ? Ai-je besoin de dire aussi que, pour que la France participe dans toute sa profondeur à l'essor économique de l'Europe de l'Ouest, il nous semble indispensable de mettre en route un pareil projet ?

Voilà, monsieur le ministre quelques uns des motifs pour lesquels je vous demande l'inscription au budget de 1962 d'un premier crédit permettant d'engager l'étude du tracé technique de la voie avec les relevés de plans, et de commencer les achats de terrains nécessaires.

En vous faisant cette demande, je suis l'interprète de tous les parlementaires du bassin lorrain. J'avais déjà eu l'honneur de les représenter, avec le regretté président François Valentin, devant la commission Boulloche et je n'ai pas le souvenir que nous ayons reçu à cette époque un si mauvais accueil !

Les débats à l'Assemblée nationale et au Sénat me paraissent exprimer de façon non équivoque les sentiments du pays. Comme M. Gaston Defferre l'a utilement précisé ce matin, la décision, au surplus, est prise par M. le Président de la République. Il nous suffira d'entendre ce soir de votre part, monsieur le ministre, l'annonce des premières mesures d'application. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Jager.

M. René Jager. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais donc frapper, très timidement, pour la septième fois à votre porte. (*Sourires.*)

Interrogé samedi dernier à cette même tribune, votre collègue, M. le ministre de l'industrie, faisait connaître que, en ce qui concerne l'axe Rotterdam-Marseille, avec sa double branche Rhin-Rhône et Moselle-Saône, le Gouvernement n'avait pas encore pris sa position définitive, mais c'est fait depuis hier et, selon nous, dans des conditions regrettables.

Sachant que les oppositions à la réalisation de ce projet émanent essentiellement du secteur dont vous assumez la tutelle, comment ne vous dirais-je pas, à mon tour, au risque de lasser mes collègues, que dans ce problème qui intéresse au premier plan l'épanouissement de l'économie française pour le demi-siècle à venir, le Gouvernement a commis une faute en entérinant les conclusions du rapport du groupe de travail présidé par M. Boulloche, conclusions reprises ensuite par le haut-commissariat au plan ? Cette procédure s'est déroulée dans des conditions assez particulières, qui n'ont nullement échappé à la vigilante attention des élus.

Les organisations économiques et industrielles françaises qui, tout au long de cet axe Rotterdam-Marseille, attendaient fermement la réalisation de leurs espoirs ont été profondément déçues, voire consternées.

Ici même, dans le court laps de temps du débat de votre budget, monsieur le ministre, vous avez pu mesurer à travers les éloquents plaidoyers de mes collègues, MM. Defferre, Bonnefous, Pinton, Schleiter, qu'en fait la percée fluviale était déjà réalisée — au moins dans les esprits — parce que, de Marseille à Thionville, comme de Lyon à Strasbourg, c'est tout un ensemble de régions qui seront drainées dans l'expansion économique résultant de la canalisation.

Je sais bien que cette affirmation est déjà contestée dans son principe. Comment ne pas réagir quand, pour justifier une réponse négative, on déclare simplement que la navigation n'apportera pas d'activités industrielles nouvelles ? A travers toute l'Europe, très en avance sur nous — là comme dans le domaine des autoroutes — les faits apportent un démenti catégorique. Je n'en prends pour preuve que l'apport industriel qui s'est greffé sur le canal d'Alsace dont la dernière industrie à se réjouir est singulièrement la S. N. C. F. obligée de rouvrir une voie déclassée sur laquelle elle fait maintenant des affaires !

Comment ne pas réagir quand pour motiver négativement le grand projet de ce siècle, on laisse écrire et dire que l'industrie de la batellerie est révolue puisque nous approchons de l'époque des fusées ? Comment ne pas crier casse-cou à de hauts fonctionnaires, réputés sérieux en matière de *planing* économique, quand ils déclarent que la réalisation de l'axe Rotterdam-Marseille n'est pas valable, le bassin sidérurgique lorrain, faute de minerais à longue échéance, allant vers sa déperdition ?

Faut-il rappeler qu'à côté d'un gisement de 6.000 milliards de tonnes de minerais encore à exploiter il existe le gisement charbonnier le plus riche, le plus volumineux d'Europe et que, dans le sillon du canal, le triangle industriel Lorraine-Sarre-Luxembourg offre des perspectives merveilleuses à condition de sortir de l'impasse ?

En 1965 les seules aciéries lorraines vont produire 16 millions de tonnes.

Je ne veux pas savoir, monsieur le ministre, comment une commission, sur la base de seize mois de travaux d'experts presque tous favorables au projet, en présence de représentants d'industriels et des ministres en grande majorité favorables eux aussi ; sur le témoignage connu du ministère des finances que la réalisation apparaissait financièrement supportable — d'autant plus qu'elle bénéficiera de larges concours européens et étrangers — a pu, en définitive, conclure négativement.

Cependant, monsieur le ministre, y a-t-il eu effectivement un vote qui a dégagé la conclusion négative ? Mais cela est une autre histoire parmi de nombreuses autres.

Convenez que l'affaire de l'axe Rotterdam-Marseille assure, à son stade de rejet, la position prédominante d'un groupe d'intérêts — et rien d'autre — avec des arguments d'ailleurs largement tirés par les cheveux ! J'y reviendrai.

La solution transactionnelle, qui apparaît comme un emplâtre sur une jambe de bois, ne saurait en aucune façon nous convenir.

Pousser la canalisation de la Moselle jusqu'à Frouard n'apporte aucun élément nouveau et prolonger la canalisation du Rhône et de la Saône jusqu'à Saint-Symphorien n'a qu'un sens économique dangereux, parce que cette opération ne capte nullement les matières pondéreuses des bassins lorrain, luxembourgeois et sarrois — ainsi que M. Schleiter le rappelait tout à l'heure. Au lieu de servir les intérêts économiques français, elle permettra à des voisins — italiens pour ne pas les nommer — d'implanter largement leurs entreprises sur cette voie d'eau inachevée.

Est-ce cela que vous entendez réaliser ?

Vous savez bien que la vocation de l'axe Rotterdam-Marseille n'est pas seulement la liaison nécessaire à nos ensembles industriels des bassins alsacien, lorrain et rhodanien, mais tend surtout à conduire toute une série de départements de l'état latent de sous-développement à une perspective certaine d'expansion. C'est le cas de la Meuse évoqué à l'instant par notre collègue M. Schleiter, celui des Vosges évoqué samedi dernier par M. Courroy. Ce sont les Ardennes, le Doubs, l'Ardèche, l'ensemble du bassin rhodanien et son hinterland, en tout vingt-deux départements qui profiteraient à coup sûr de la mise en route de cet ouvrage.

A travers les méandres multiformes des conversations et négociations qui ont abouti aux conclusions de la commission Boulloche, nous avons tous deviné que, moyennant de très forts et très savants calculs, c'est une grande compagnie sous votre tutelle qui était l'un des principaux opposants. Il faut le dire, car c'est la vérité.

Je me permets de vous faire remarquer que cette compagnie, devenue société nationale, qui se fait fort de transporter au même bas tarif que les bateaux les matières lourdes de l'industrie lorraine, n'a pas réussi à ce jour à implanter une communication ferroviaire rapide entre les bassins lorrain et rhodanien. Les relations ferroviaires entre la Lorraine, la Côte-d'Or et la vallée du Rhône ont fait maintes fois, dans nos conseils généraux, l'objet de toutes les critiques. Il aurait fallu commencer par faire cette démonstration. (*Applaudissements à gauche.*)

D'autre part, puisqu'il est question de bas tarifs, la batellerie transportant les marchandises à raison de 1,50 nouveau franc la tonne-kilomètre, comment la S. N. C. F., qui pratique couramment sur le transport de l'acier des prix de 4,50 francs et 6,50 francs la tonne-kilomètre, parviendrait-elle à ramener ses tarifs à 1,50 franc la tonne-kilomètre ? Je vous le demande.

Devant l'Assemblée nationale, répondant à nos collègues MM. Mondon, Pflimlin et autres, vous déclariez que, si l'on capitalisait l'aide qu'on pourrait accorder à la S. N. C. F. pour qu'elle pratique entre le Rhin, la Moselle et Marseille les tarifs supposés de la voie d'eau, on constaterait que le montant total de la différence en capital serait très inférieur aux dépenses qu'exigerait l'aménagement de la voie d'eau. Vous l'avez dit, monsieur le ministre, mais sans en apporter une justification convaincante.

La différence actuelle entre les tarifs pratiqués par la S. N. C. F. et le tarif maximum admis pour la voie d'eau aménagée, qui est de 1,50 nouveau franc la tonne-kilomètre, varie selon les produits de 2 à 4 nouveaux francs la tonne-kilomètre. Le trafic minimum sur la voie d'eau, admis par la commission technique et par le comité Boulloche, serait de douze millions de tonnes avec un trajet moyen de 400 kilomètres, ce qui représenterait environ cinq milliards de tonnes-kilomètre. L'aide annuelle qui devrait être allouée à la S. N. C. F. serait donc au minimum de 15 milliards — et d'une manière constante tous les ans — alors que la réalisation de la voie d'eau exigeant une dépense en capital de 20 milliards par an pendant dix ans sans la Meuse — ou pendant quatorze ans avec la Meuse — on constate facilement que l'argument avancé n'est pas valable.

Je ne veux pas répondre à d'autres arguments tout aussi fallacieux. Avec M. Schleiter je constate, à l'évidence, que tous les pays de la grande Europe, Angleterre et U. R. S. S. compris, ainsi que les Etats-Unis, font du développement du trafic fluvial la première de leurs préoccupations dans le secteur des transports. Mieux que quiconque, vous connaissez notre retard, monsieur le ministre. Il s'agit de le combler au plus vite si nous voulons que notre pays, vers le Nord et vers le Sud, s'ouvre aux ambitions et aux compétitions heureuses dans le sein du marché commun. Nous avions pensé qu'un régime qui ne cesse de clamer sa volonté de grandeur sauterait sur l'occasion unique qui lui est offerte pour manifester d'une façon tangible sa volonté.

Nous avions pensé, monsieur le ministre, qu'un pays dont on vient de nous assurer à cette tribune qu'il est axé sur la réalisation de l'Europe saisirait l'occasion qui lui est offerte, d'autant plus que, dans cette réalisation essentiellement et exclusivement française, nous n'avons besoin du consentement de personne et n'avons à craindre le veto de qui que ce soit.

Il y a quinze jours, les parlementaires riverains du Rhin et de la Moselle, unanimes derrière les chambres de commerce et d'industrie, conscients de la gravité d'une décision qu'ils n'admettent pas, ont tenu, par une demande d'audience auprès de M. le Premier ministre, à manifester leur déception et leur colère. Ils ont été rejoints il y a huit jours, dans la même communauté de vues, par tous les élus du bassin lorrain qu'a évoquée M. Schleiter tout à l'heure.

Il ne saurait être question d'ajourner aux calendes grecques un tel ouvrage qui s'inscrit dans la volonté d'épanouissement économique et social de la nation. Nous ne pourrions, quant à nous — et nous ne sommes pas les seuls — donner notre blanc-seing à un plan qui ne reflète pas la volonté de vivre et de prospérer des provinces de France, unanimes, presque, à réclamer la réalisation rapide de cette œuvre magnifique.

Il vous appartient, monsieur le ministre — je le dis aussi au nom de mon collègue M. Paul Driant, président du conseil général de la Moselle, qui m'en a expressément prié — de traduire notre volonté en haut lieu, car nous entendons que les assurances données par le chef de l'Etat au sénateur-maire de Marseille, notre collègue M. Gaston Defferre, soient autre chose qu'une simple formulation verbale. (*Très bien ! très bien !*)

Permettez-moi, monsieur le ministre, de dire rapidement deux mots du problème des autoroutes dont on a déjà très largement parlé. Je ne méconnais nullement l'effort que vous allez tenter grâce à la résurrection, due en grande partie au Sénat, du fonds d'investissement routier qui permettra, si tout va bien, de mettre en chantier une tranche de 2.000 kilomètres d'ici à 1970. Mais au même moment — on l'a souligné tout à l'heure — grâce à un effort d'une ampleur inégalée, nos voisins d'Italie et d'Allemagne auront réalisé chacun 5.000 kilomètres. Notre prévision de programme apparaît donc nettement insuffisante pour permettre le dégagement des routes déjà encombrées par la circulation. Or, nos voisins ont vu dans l'autoroute d'abord et surtout la réalisation de liaisons économiques et touristiques à grande distance reliant, par exemple, les grands secteurs industriels, les ports aux grandes agglomérations urbaines et aux grands ensembles démographiques.

Je crains que ce ne soit pas là entièrement la pensée directrice de vos services quand je constate l'éparpillement des tronçons que vous allez « coucher dans la nature ». C'est le cas pour l'autoroute Strasbourg—Bâle, inconcevable sans une jonction de grand gabarit sur le bassin lorrain vers le Benelux. Si je vous cite cet exemple parmi d'autres, c'est pour vous rendre attentif à la menace déjà ressentie dans tout l'Est tenant à la désertion des touristes belges, hollandais, anglais et scandinaves, qui au lieu de venir chez nous se ruent désormais sur la vallée du Rhin et, depuis Karlsruhe, s'acheminent, sur une magnifique autostrade, directement vers la Suisse et l'Italie.

M. François Schleiter. Très bien !

M. René Jager. Un grand projet d'autoroute Luxembourg—Sarrebruck est en voie de réalisation. Il favorisera encore, en l'aggravant, le contournement de notre pays par le tourisme

nordique. Nous perdrons de ce fait des centaines de milliers de clients étrangers et, par voie de conséquence, de nombreuses et précieuses devises.

Je vous dirai un mot encore, monsieur le ministre, sur un problème que vous connaissez bien. Il s'agit de la reconstruction de ponts détruits par faits de guerre. Voici seize ans que les combats sont terminés et, dans nombre de départements, toute une série d'ouvrages d'art, de ponts de petite, moyenne et grande dimension, sont à reconstruire. (*Applaudissements à gauche*). Dans mon seul département, il en est 121, avec une assise de poutrelles et des planches provisoires ! Il est inconcevable que l'Etat, débiteur des dommages de guerre, spécule sur notre lassitude pour penser que les budgets des départements puissent prendre à leur compte — dans ce domaine, comme, hélas ! en beaucoup d'autres — les frais de reconstruction de ces ponts. Votre budget, à cet égard, apparaît ridiculement réduit par rapport aux besoins. Il est urgent que vous revoyiez cette question et que des crédits importants soient dégagés.

Je formulerai la même remarque, monsieur le ministre, pour votre aide et votre appui à l'entretien et à la rénovation des chemins vicinaux et ruraux. A la commission des affaires économiques et du plan, j'ai déjà eu l'occasion de vous dire qu'en raison de l'utilisation massive de tracteurs et engins motorisés divers, la plate-forme de nos chemins vicinaux et ruraux, baptisés chemins communaux, ne résiste plus au passage des machines par tous temps ; et les maires de nos petits villages et des grandes communes rurales dans lesquels le nombre des tracteurs dépasse parfois la centaine voient leur budget d'entretien totalement désarmé devant cette situation nouvelle. La commission vous demande une étude rapide et approfondie et un renforcement considérable du fonds d'investissement routier, tranches vicinale et rurale.

Telles sont les observations, monsieur le ministre, que j'avais le devoir de vous présenter. Je ne doute pas un instant, connaissant votre parfaite ouverture d'esprit et votre dynamisme, que vous saurez, si vous le voulez bien, apporter les remèdes nécessaires qui sont attendus avec impatience par tous nos collègues. (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Marcel Lambert.

M. Marcel Lambert. Monsieur le ministre, permettez-moi de retenir votre attention quelques instants sur la situation particulière de la Bretagne, province maritime, dont l'intérieur, éloigné du cœur du pays et des courants commerciaux européens, souffre de retards dans son agriculture, de son manque d'industries, d'un niveau de vie extrêmement faible qui justifie des pouvoirs publics une attention toute particulière.

Des actions sérieuses sont entreprises pour amorcer un développement économique de cette région, en particulier dans le domaine de l'industrie, la réorganisation, la modernisation des principales industries existantes, l'implantation d'usines nouvelles dans le cadre de la décentralisation. Quelques résultats intéressants ont été constatés à cet égard.

L'industrialisation de la Bretagne ne pourra rapidement progresser qui si les produits industriels sortant de ses usines ne se trouvent pas délaissés par la clientèle en raison de la cherté de leur transport.

En effet, si, sur le marché intérieur français, ces incidences peuvent encore s'insérer dans un équilibre relatif, que fera l'acheteur du Marché commun intéressé par les fabrications des usines bretonnes ? Les prix avantageux au départ de l'usine auront perdu tout intérêt lorsque l'acheteur étranger leur aura ajouté les frais de transports ferroviaires pour les amener à destination. Il abandonnera purement et simplement son intention d'acheter en Bretagne et portera ses investigations vers des industries similaires du Nord ou de l'Est de la France.

Les circonstances préjudiciables aux intérêts bretons peuvent être éliminées par un aménagement des tarifs de transport pour la Bretagne. Cette constatation est tellement vraie que le Gouvernement s'en est préoccupé et qu'il a, dans une séance du conseil des ministres du 13 septembre dernier, décidé que, pour compenser l'éloignement de la péninsule armoricaine des grands centres économiques du Marché commun, des tarifs préférentiels interviendront à compter du 1er janvier 1962 pour le transport des marchandises nécessaires à l'activité économique de la Bretagne et pour l'acheminement de sa production agricole ou industrielle.

Contrairement à cette décision, la Société nationale des chemins de fer français n'envisage, pour la Bretagne, à compter du 1er janvier 1962, que l'aménagement des tarifs de transport des produits agricoles. Il y a là, abstraction faite de l'inobservation des directives gouvernementales, un manque total de compréhension des problèmes bretons à l'heure où l'on désire l'industrialisation indispensable de cette province. Cette discordance inadmissible entre les buts et les moyens pratiques concourant à leur réalisation doit, quelles que soient les difficultés techniques, immédiatement disparaître par l'application intégrale des décisions prises par le conseil des ministres en faveur des transports industriels bretons pour le 1er janvier 1962.

J'aimerais, monsieur le ministre, avoir une réponse qui donnerait satisfaction à cette région et, tout particulièrement, au département que j'ai l'honneur de représenter, le Morbihan, qui attend du Gouvernement les avantages que doit lui apporter son classement en zone spéciale d'action rurale. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Brunhes.

M. Julien Brunhes. Les quelques points, monsieur le ministre, sur lesquels je voudrais attirer votre attention ont, pour certains d'entre eux, déjà été traités par certains de mes collègues, ce qui me permettra d'être plus bref.

Sur la politique des carburants, M. le ministre des travaux publics ne sera pas étonné de ma demande puisque, l'an dernier, en commission des finances, M. le secrétaire d'Etat aux finances avait bien voulu, en nous priant de donner un avis favorable à une taxation supplémentaire des tarifs des transports de marchandises, promettre, non pas une baisse immédiate du prix des carburants, mais que cette baisse ferait l'objet de décisions rapides. Notre commission des finances en avait conclu, comme moi-même, puisque cette promesse s'adressait à moi, que la baisse du prix de l'essence serait effectivement accomplie au début de l'année 1961. Nous savons tous qu'il n'en est rien.

Je ne crois pas qu'il soit de bonne politique de conserver, au moment où nous allons entrer dans la deuxième étape du Marché commun, un prix aussi exorbitant, alors que le niveau moyen dans les pays voisins est d'environ 25 anciens francs par litre inférieur au prix français.

La fiscalité spécifique de la circulation routière dépasserait, pour l'exercice en cours, 7 milliards de nouveaux francs, soit environ 12 p. 100 des ressources fiscales de l'Etat, le pourcentage de 1950 ayant été de 6 p. 100.

Le développement de la consommation des produits blancs consécutif à une baisse de la fiscalité développerait l'écoulement du pétrole du Sahara, essentiellement léger.

D'autre part, le taux élevé du carburant a amené les constructeurs français à créer des voitures de plus en plus petites et dépensant le moins possible. Il n'est pas certain du tout que cette politique soit conforme à la sécurité routière.

Monsieur le ministre, vous me direz que c'est une question à transmettre à votre collègue des finances : j'espère que vous voudrez bien la lui transmettre car je sais que c'est le désir de toute cette Assemblée.

Passons aux crédits routiers. Je voudrais d'abord rappeler, pour certains de nos collègues, que les investissements indispensables dans beaucoup de régions le sont aussi aujourd'hui dans la région parisienne et en particulier que la régie des transports parisiens a aussi besoin d'être modernisée que les routes, les voies d'eau, ailleurs, spécialement pour le réseau souterrain. Les crédits routiers ont fait l'objet de très nombreuses discussions à l'Assemblée nationale et ici dans cette Assemblée ; je ne reprendrai pas tous les arguments développés. Je constate que les crédits sont plus importants pour l'année 1962 que pour les années précédentes. Il y a donc un progrès et nous vous en félicitons.

Cependant, il faut une fois de plus poser le problème des autoroutes. Il n'est pas résolu dans les formules actuelles car il doit y avoir plusieurs formes d'autoroutes. Il y a celles qui servent au dégagement des grandes agglomérations et dont l'utilisation doit être gratuite. Une deuxième série comprend les autoroutes de liaison. Elles doivent être conçues avec péage, le péage étant d'autant plus logique qu'avec la densité du réseau national français, les touristes et les usagers moins pressés peuvent emprunter d'autres routes. Enfin, il y a les autoroutes de caractère international correspondant à un but d'intérêt touristique et poussant les étrangers à transiter par la France ou à y venir. C'est le cas des autoroutes de Paris à Bruxelles ou ultérieurement des liaisons avec l'Allemagne fédérale. Elles devraient être financées par des organismes internationaux. Je regrette qu'on n'ait pas pu se mettre d'accord sur l'autoroute Paris-Bruxelles. Ceux qui, comme moi, doivent aller à Bruxelles deux ou trois fois par mois pensent qu'il faut avoir une autoroute pour assurer cette liaison et j'aiderai nos collègues belges à comprendre cette nécessité.

Dans tous les cas, il semble qu'il n'y ait pas d'inconvénient à ce que les emprunts nécessaires pour construire ces autoroutes soient gagés par l'Etat par l'intermédiaire du fonds routier.

Ce que nous vous demandons, c'est de répondre clairement pour nous dire quelle est votre politique en matière de crédit routier car si nous savons tous, et spécialement les membres de la commission des finances, qu'il n'est pas possible de tout faire, nous croyons cependant que les grands investissements pour les transports ne sont jamais inutiles. L'expérience de nos voisins est terriblement concluante.

Nous souhaitons également une liaison directe du continent avec la Grande-Bretagne. En dehors de tout problème technique

et de tout problème de prix de revient, je crois que le pont sera la solution de l'avenir et la solution la plus moderne.

Pour les voies d'eau, je suis heureux d'amener ma voix supplémentaire à celle de tous nos collègues, intéressés par une relation de la Méditerranée avec l'Est. Je ne crois pas utile de reprendre tous les arguments, et en particulier ceux qui ont été donnés à cette tribune, et ceux du président Pflimlin et des rapporteurs à l'Assemblée nationale. Mais un grand journal du matin donnait comme titre à une de ses chroniques très récentes : « La liaison Rhin-Rhône n'est pas sûrement rentable ».

Je voudrais savoir, monsieur le ministre, si le Gouvernement considère que seuls doivent être retenus les investissements rentables. Ce n'est pas à vous que je ferai le reproche mais à ceux, au-dessus de vous, qui prennent les grandes options nationales. Sur le plan strictement comptable, il n'est pas certain que la liaison du sillon rhodanien avec les régions de l'Est et du Nord-Est soient rentables au sens habituel du mot, que ce soit vers la Meuse ou vers le Rhin. Mais je suis obligé de vous rappeler que l'expérience de tous les pays du monde est que la création de toute liaison supplémentaire est toujours productrice de richesses et que ce n'est pas *a priori* que l'on peut dire qu'une voie d'eau ne sera pas rentable.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances*. Bien sûr !

M. Julien Brunhes. Vous me permettrez, ne m'adressant pas seulement au ministre des travaux publics, mais à un ministre faisant partie des conseils des ministres solidaires, de vous demander si d'autres options sont rentables, en particulier les budgets de fonctionnement de tous les territoires de l'ex-communauté, l'installation d'une capitale inutile au Rocher Noir, l'usine de séparation des isotopes de Pierrelatte, la bombe atomique et la force de frappe, etc. Je voudrais que l'on soit sérieux et que l'on pense que tous ces accessoires de la grandeur verbale sont beaucoup moins utiles que le développement de l'ensemble des transports, car tous les efforts que vous ferez pour équilibrer les agricultures, les industries et les commerces de l'Europe échoueront si les moyens de transport des personnes et des marchandises ne sont pas à la hauteur du progrès.

Enfin, deux autres questions doivent vous être soumises ; la première est la formation professionnelle. Vous exposez dans chacun de vos discours officiels que la formation professionnelle des transporteurs est absolument indispensable qu'il s'agisse des artisans, bateliers ou routiers, ou des salariés des entreprises. Le rapporteur de la commission des finances à l'Assemblée nationale a d'ailleurs attiré votre attention dans son rapport. Cette formation professionnelle permettra, d'une part, d'augmenter la sécurité routière, d'autre part, d'aider les chauffeurs à comprendre et, en tout cas, à utiliser toutes les mesures prévues dans les divers décrets de coordination et de tarification.

Enfin, la formation accélérée des adultes est une nécessité qui permettra, en particulier, le reclassement des jeunes gens revenant du service militaire.

Vous savez que 95 p. 100 des conducteurs de camions ne pourront pas tenir correctement les divers carnets de route ou livrets individuels. Il est donc nécessaire de leur donner au moins une formation sommaire dont les débuts déjà très importants ont été permis par les services du plan et de la productivité. Elle ne peut être continuée et développée qu'avec des crédits permanents permettant d'avoir les installations, les moniteurs et les véhicules indispensables. Nous comptons sur vous et sur M. le secrétaire d'Etat aux finances pour que des crédits soient inscrits au budget de 1962 pour la formation professionnelle, quelle que soit la formule que vous trouviez. Le plus simple serait, me semble-t-il, d'ouvrir un chapitre supplémentaire au titre IV de votre budget sous le titre par exemple « aide aux associations conventionnées et aux organismes chargés du développement de la formation professionnelle des transporteurs », ce financement pouvant être effectué sous des formes très diverses que l'imagination des services des finances pourra trouver. Mais je tiens à dire, et j'y insiste, que nous comptons absolument que, dès le 1er janvier prochain, les crédits de votre ministère permettront d'opérer la relève du financement provisoire et précaire des services du plan.

Enfin, vous avez monsieur le ministre, créé une commission d'étude pour l'adaptation au marché commun des modes de transports français. Je constate — et vous me permettrez de ne plus parler comme sénateur mais comme vice-président de la commission des transports de l'Assemblée européenne — que vos services ne sont pas assez étoffés. Vous n'avez pas en particulier à Bruxelles, de représentant permanent titulaire vous permettant d'être au courant de tout ce qui se prépare en matière d'harmonisation et de politique commune des transports.

L'inspecteur général des ponts et chaussées, particulièrement compétent et intelligent, qui assure ces liaisons européennes ne peut pas évidemment assister à des réunions très nombreuses dans des capitales, voire dans des organismes internationaux divers, et étudier à fond les questions qui risquent de lui être soumises par nos partenaires européens.

Je pense donc qu'à l'intérieur de vos services centraux il est nécessaire que vous fassiez des mutations — vous ne manquez pas de personalités compétentes — permettant à votre service des transports dans la communauté d'être beaucoup mieux outillé qu'il ne l'est actuellement. Il est absolument certain que c'est dans un avenir très proche que seront prises les décisions qui engageront la politique commune des transports et donc la politique générale du transport du marché commun dans les six pays.

Mes collègues de la commission des transports de l'assemblée européenne ont déjà été émus de constater que le projet sur la liberté d'établissement permettrait sans doute aux affréteurs et groupeurs néerlandais et allemands de s'installer sur le territoire français dès 1963, alors que cette même liberté d'établissement ne jouerait pour les transporteurs eux-mêmes qu'en 1967.

Cette menace est d'autant plus sérieuse que la France n'est pas actuellement susceptible de lutter à forces égales avec ses partenaires puisque nos véhicules lourds, à égalité de qualité, coûtent au minimum 50 p. 100 de plus que les véhicules allemands ou italiens, que le carburant est chez nous beaucoup plus cher et que l'égalisation des charges sociales et fiscales est loin d'être réalisée.

Je tiens donc, au moment de la discussion de votre budget, à vous dire mon inquiétude et celle de nos collègues de tous les partis de l'Assemblée européenne ; nous n'oublions pas que les Pays-Bas, par exemple, estiment avoir une vocation de transporteurs — nous ne saurions leur en faire grief — et que si la France continue à rester en état d'infériorité par ses prix, ses règlements, sa fiscalité et son absence de grandes voies d'eau et de grandes autoroutes de liaison, nous serons très surpris de nous apercevoir un jour que les grandes zones de trafic de l'Europe éviteront notre pays.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général*. Très bien !

M. Julien Brunhes. On pourrait me répondre que ces questions européennes ne sont pas du domaine strict du budget, mais c'est d'après l'exécution du budget que le Parlement peut juger de la gestion d'un ministre et non pas par des questions orales qui n'ont, en général, aucune suite.

Avant de conclure, je voudrais répondre à deux de nos collègues, Mlle Rapuzzi, en particulier, après un excellent rapport et au nom des intérêts touristiques, nous a demandé de régler avec votre collègue de l'éducation nationale la question des vacances. Elle a souhaité que les classes ne reprennent qu'en octobre.

Je comprends son point de vue : il correspond au merveilleux climat de son pays et au charme de l'automne en Méditerranée et en Provence. Mais elle me permettra de lui dire que, pour tout le littoral de l'Atlantique et de la Manche, c'est fin juin et juillet qui permettent des vacances heureuses et chaudes. Pour ces régions, septembre est un mois où la nuit vient trop vite et où les parents ne savent pas quoi faire des enfants à la tombée du jour. Ceux qui ont des enfants savent à quel point ceux-ci pâtissent de trop longues vacances. Ce serait une erreur de continuer, pour faire plaisir aux instituteurs, qui désirent faire les vendanges, à brimer les familles qui souhaitent dans l'ensemble que les vacances aient lieu au moment de la chaleur et des jours les plus longs en juillet et août.

M. Billiemaz et M. Pinton ont critiqué la dépéréquation des tarifs de la S.N.C.F. Il est certain que cette dépéréquation est la seule formule qui permette de rapprocher les prix de vente des services de leur coût réel et donc permet une coordination des transports saine, parce que bâtie sur des prix de revient, comme l'exige d'ailleurs le traité de Rome. La solution proposée par M. Billiemaz revient à faire deux réseaux S.N.C.F. Or, l'expérience des compagnies de navigation a prouvé que le déficit porterait uniquement sur le réseau conventionné et que le réseau libre devient bénéficiaire. Ne jouons pas ce jeu-là ! Laissons la S.N.C.F. s'orienter — et en cela je rejoins les conclusions de M. Pinton en particulier — s'orienter lentement, peu à peu, avec les délais nécessaires pour permettre toutes les adaptations de l'industrie, vers un prix des services correspondant à leur coût. Les conséquences en seront vite amorties et une meilleure répartition se fera alors entre les modes de transport.

Je sais, monsieur le ministre, en conclusion, quelle est votre compétence, votre volonté de réussir au poste que vous occupez, mais je voudrais que les cinq questions que je viens de soulever fassent de votre part l'objet de réponses précises. Je les al formulées, croyez-le bien, sans aucun esprit de critique, mais avec la conscience du devoir d'un parlementaire vis-à-vis d'un membre du Gouvernement. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Lemarié.

M. Bernard Lemarié. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, soucieux de ne pas allonger les débats, je ne retiendrai votre attention que sur deux points plus particuliers. L'un concerne la politique que vous entendez poursuivre dans le domaine des transports ferroviaires ; l'autre a trait aux moyens financiers dont vous disposez pour faire face à l'équipement qu'impose de toute évidence le développement d'une nouvelle orientation des loisirs et par suite du tourisme, je veux dire le nautisme.

Si mes propos reflètent dans leur inspiration des soucis plus spécifiquement régionaux, je m'en excuse auprès de vous, mes chers collègues.

La réforme tarifaire de la Société nationale des chemins de fer français, actuellement à l'étude dans les services de votre ministère et dont vous envisagez l'entrée en vigueur pour le mois d'avril ou de mai 1962, ne peut en effet nous laisser indifférents.

D'autres orateurs, à l'Assemblée nationale, puis ici même, ont déjà évoqué ce problème et je ne serai pas en parfait accord avec celui qui m'a précédé. Je n'hésite pas à y revenir à mon tour, en raison de l'importance que nous y attachons, et je vous demande de bien vouloir considérer qu'en ce domaine je parle tant en mon nom personnel qu'en celui de mes deux collègues des Côtes-du-Nord : MM. Cornu et de Bagneux.

Les propositions qui vous sont actuellement soumises par les techniciens de la S. N. C. F. et ceux de votre propre ministère s'inscrivent dans la ligne d'une évolution déjà amorcée par l'indexage des gares en 1950 et tendent à substituer une conception dite « commerciale » à l'ancienne notion de « service public ».

Ainsi, après une tarification kilométrique et *ad valorem*, après une tarification ponctuelle différenciée, nous en arriverions à une tarification mathématiquement basée sur le prix de revient, abaissant de ce fait les tarifs sur les lignes « de bon rendement commercial », mais aussi, bien entendu, les augmentant sur les « mauvaises lignes ».

Je comprends que les dirigeants de la S. N. C. F. considèrent que cette réforme constituera « le bouleversement tarifaire le plus profond survenu depuis la création du chemin de fer ».

Seulement je crains, pour ma part, qu'elle ne constitue plus sûrement le bouleversement de tous les plans et projets si péniblement échafaudés jusqu'à ce jour par toutes les régions excentrées pour lutter contre l'asphyxie résultant de l'éloignement des sources de matières premières ou des marchés de consommation.

Oh ! je sais, nous savons, monsieur le ministre, que les tenants de cette réforme qui, en vrais techniciens, raisonnent froidement — j'allais dire parfois même cyniquement — avec le seul souci de rechercher à tout prix la compression du déséquilibre des comptes de la S. N. C. F., ne manquent pas d'arguments à première vue très séduisants. Ils savent les utiliser et les faire miroiter.

La dépéréquation, nous disent-ils, permettrait une réduction du déficit de la S. N. C. F., une réduction des frais globaux des transports dans une région donnée par suite d'une coordination rail-route, les transports routiers venant relayer la S. N. C. F. sur les tronçons où, soit en raison des faibles tonnages à acheminer, soit par suite des difficultés inhérentes aux installations ou à la topographie, le transport ferroviaire serait trop onéreux.

Enfin, il est de bonne gestion de revenir à des règles plus commerciales, qui pourraient ensuite s'imposer plus facilement à l'ensemble des pays du Marché commun, à la recherche eux-mêmes d'une doctrine de coordination.

Tous ces arguments, monsieur le ministre, nous les connaissons. Mais, sans être mathématiciens, parce que nous avons seulement les pieds sur terre, parce que nous connaissons les circuits économiques de nos régions, les sujétions qu'impose l'éloignement, souvent même le sous-équipement en moyens de transports adaptés, nous mesurons également les conséquences d'une telle réforme.

D'une façon très générale, ce serait une nouvelle pénalité infligée aux régions les plus excentrées, moins bien dotées en voies ferrées, économiquement moins actives. Ce serait une nouvelle discrimination après tant d'autres. Ce serait l'acheminement inéluctable vers la fermeture de certaines lignes, fermeture que vous pourriez alors justifier par une aggravation spectaculaire du déficit.

Ce serait en même temps, à n'en pas douter, la ruine d'un grand nombre de transporteurs privés qui, en admettant même qu'ils puissent se rabattre sur des itinéraires secondaires ou transversaux, ne retrouveraient pas le plus souvent une juste compensation, à moins que, s'organisant pour faire face à cette éventualité, vous ne soyez contraint de les laisser un jour transporter jusqu'au point d'utilisation les marchandises prises en charge, évitant ainsi des transbordements coûteux, hors de proportion avec les avantages tarifaires que peut offrir une ligne dite « de bon rendement ».

Vous auriez ainsi privé les grandes lignes ferroviaires de leurs affluents naturels et votre réforme se retournerait contre la S. N. C. F. elle-même.

L'incidence chiffrée par les experts fait entrevoir une oscillation des variations de tarifs entre 80 et 200 p. 100. Je crois savoir que dans la meilleure hypothèse, vous n'envisagez pas de pouvoir corriger cette amplitude en deçà de 130 p. 100.

Nous savons, dès lors, ce que nous pourrions attendre de la péréquation sur le plan local : une supertaxation des lignes à faible ou à mauvais rendement.

Je ne puis m'empêcher de penser que la Bretagne, éloignée et mal desservie faute d'avoir fait l'objet, de la part de l'Etat et de la S. N. C. F., des investissements permettant d'améliorer son réseau, encore traversée suivant son axe central et malgré tant de promesses par une ligne à voie métrique, serait nécessairement l'une des premières victimes de cette mesure.

Mais si, par suite du faible poids spécifique de ses produits agricoles et de la nécessité où elle se trouve d'expédier par petites quantités des denrées éminemment périssables, elle se révèle des plus vulnérables sur ce point, combien d'autres régions devraient également supporter le poids de cette réforme ? Une augmentation analogue de 30 p. 100 des distances de taxation interviendrait sur de nombreuses relations de l'Ouest, du Sud-Ouest, du Massif Central et des Alpes.

Pour prendre des exemples concrets, quel serait le sort de telle carrière située en Vendée sur une ligne ferroviaire transversale, pour laquelle les calculs les plus optimistes chiffrent à 30 millions les charges supplémentaires de transport qu'il lui faudrait endosser ?

Quelle serait encore, dans le cadre du Marché commun, la position de la sidérurgie Centre-Midi, sachant qu'en mai 1961 la tarification française était déjà supérieure de 60 p. 100 à 150 kilomètres et de 25 p. 100 à 1.000 kilomètres pour 20 tonnes par rapport à celle qui est pratiquée dans certains pays dudit Marché commun ?

Pour certaines marchandises et par cinq tonnes, cette différence atteignait jusqu'à 100 p. 100. Voilà qui doit nous faire réfléchir et méditer sur l'avenir.

Que dire des transports dans nos îles ? Déjà grevées de prix de transport exorbitants par suite des transbordements, vont-elles renoncer à toute importation, à tout échange et mourir d'asphyxie ? Vous nous aviez promis de vous préoccuper de leur sort d'une toute autre façon — je me permets de vous le rappeler, monsieur le ministre.

Au fait, comment concilier ce projet avec la volonté de décentralisation tant de fois annoncée par le Gouvernement, inlassablement manifestée par les populations, les collectivités et les Assemblées parlementaires ?

L'avantage substantiel que constituerait, pour les entreprises bien centrées, ce nouveau mode de calcul des transports ne réduirait-il pas à néant et l'octroi des primes d'équipement et les redevances d'équipement ?

Monsieur le ministre, je ne crois pas me tromper en disant que tout le travail entrepris pour créer, en dehors des grands pôles d'attraction, un climat et des conditions favorables à la décentralisation serait de ce fait rendu stérile.

Comment, encore, concilier les conséquences de l'adoption éventuelle d'un tel projet avec les engagements pris vis-à-vis de la Bretagne ? Le conseil des ministres — on l'a rappelé tout à l'heure — réuni le 13 septembre, avait formellement promis, en faveur des départements bretons et à dater du 1er janvier 1962, « une baisse des tarifs de transport des marchandises ».

Cette assurance a été maintes fois renouvelée. Le 23 octobre, à la préfecture d'Ille-et-Vilaine, M. le ministre de l'agriculture en réaffirmait le principe, tout au moins en ce qui concerne les produits relevant de l'agriculture. Quelle contradiction entre ces déclarations, ces promesses et les perspectives de la dépéréquation ! Les manifestations bretonnes seraient-elles déjà si lointaines que le Gouvernement en ait oublié l'une des raisons essentielles ?

Pour leur part, les Bretons ont plus de mémoire, car leurs problèmes demeurent. Ils attendent les mesures exceptionnelles annoncées et font de leur application le test de la sincérité gouvernementale. Puisse la déception ne pas faire place un jour, chez ceux qui attendent, à la colère d'avoir été trompés !

Pour la Bretagne déjà gravement handicapée, comme d'autres régions d'ailleurs, par ses structures économiques, par son sous-équipement, par les prix du charbon et de l'électricité, par l'éloignement des centres d'échanges et de consommation, toute augmentation tarifaire des transports entraînerait des conséquences d'une gravité que vous ne devez pas ignorer et que vous n'avez pas le droit de sousestimer, monsieur le ministre.

Avant d'en terminer avec les transports, je voudrais vous poser une question. Est-il exact qu'une proposition de la S. N. C. F. tendant à accorder une réduction de 17 p. 100 sur l'acheminement des ciments en Bretagne soit en instance à votre ministère ?

Pouvez-vous me donner l'assurance qu'elle n'a fait présentement l'objet d'aucun rejet ni avis défavorable de la part de vos services et que votre décision interviendra sans retard ?

J'aborderai maintenant, beaucoup plus brièvement, monsieur le ministre, le deuxième objet de mon intervention : votre politique en faveur du nautisme, forme intégrante du tourisme moderne.

J'étais intervenu, l'an dernier, pour vous dire ma satisfaction d'enregistrer une première inscription budgétaire en faveur des ports de plaisance et la reconversion de certains ports de pêche. Mes sentiments n'ont pas changé, mais devant l'essor que prend cette nouvelle section du tourisme, je ne puis m'empêcher de penser que l'équipement de nos ports de plaisance reste très en retard et hors de proportion avec l'incroyable expansion de ce sport.

Malgré la bonne volonté et la compréhension que vous manifestez, je crains que la modicité de la dotation budgétaire ne vous permette pas de faire face à un sous-équipement qui peut devenir infiniment préjudiciable à notre pays, car de même que les sports de neige créent de grands courants touristiques, la pratique du nautisme entraînera de plus en plus des phénomènes saisonniers identiques, l'emploi de bateaux légers, facilement transportables permettant désormais le choix d'un bord de mer approprié, même à l'étranger.

Je ne puis donc que vous encourager, monsieur le ministre, à poursuivre vos efforts, à augmenter dans l'avenir la dotation budgétaire inscrite à cet article et à faire en sorte que, par des interventions nombreuses plutôt que nécessairement spectaculaires, votre action se fasse sentir sur tout le littoral, plus spécialement dans les départements qui, faute de ports commerciaux rentables, doivent rechercher dans le tourisme un appoint indispensable à leur équilibre.

La conjonction des intérêts de notre jeunesse et du tourisme français doit vous inciter à continuer dans cette voie dont vous avez pris l'an dernier, monsieur le ministre, fort heureusement l'initiative. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. René Dubois.

M. René Dubois. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais évoquer deux questions qui intéressent, bien sûr, le tourisme, mais qui cependant le dépassent, ce qui me permettra de ne pas exprimer un point de vue trop égoïste et de tenter d'intéresser la plupart d'entre vous.

La première question — je m'excuse d'intervenir après M. Pinton à son propos — touche aux lignes intérieures métropolitaines d'aviation. J'ai été heureux de voir cette année les membres de la chambre de commerce aéronautique défendre près de vous, monsieur le ministre, un point de vue que j'ai soutenu ici même depuis bien des années, à savoir que l'intensification des lignes intérieures métropolitaines était nécessaire et qu'il fallait aussi assurer une meilleure structure à Air Inter.

De toute l'Europe, nous sommes maintenant le pays qui s'est le plus laissé distancer dans ce mode de liaison. Si les choses continuent, ce retard ne fera que s'aggraver. Tous les pays du Marché commun sont équipés pour ces liaisons aériennes intérieures. De tous les pays du Marché commun, nous sommes le plus grand en surface et nous sommes le seul à ne porter qu'une attention restreinte à ce mode de locomotion.

Cependant, malgré le peu d'intérêt porté par les pouvoirs publics à ce moyen de transport, les résultats qu'il offre sont encourageants. Pour les quelques lignes existantes, qu'elles *soient* régulières ou seulement saisonnières, nous voyons augmenter le trafic des voyageurs : en 1958, nous avons compté 40.000 passagers et plus de 100.000 en 1961. Les résultats d'exploitation sont donc encourageants.

Mais il est nécessaire d'aider au départ la création de certaines lignes, ce que le Gouvernement se refuse à faire puisqu'il laisse 90 p. 100 des responsabilités financières de ces initiatives aux collectivités locales et départementales ou aux chambres de commerce. Même, pour les lignes saisonnières, il impose la prise en charge totale de la responsabilité financière.

Loin de moi le souhait de voir s'installer dans les liaisons aériennes intérieures les errements financiers existant dans la S. N. C. F., dans la R. A. T. P. et même dans Air France. Mais il est absolument nécessaire de voir l'Etat prendre, lors de la création d'une ligne, une certaine participation dans les premiers frais d'exploitation. Il faudrait accepter 50 p. 100 de ce déficit, ne serait-ce que pour installer la ligne dans l'esprit et dans les habitudes des usagers, le temps aussi que la publicité afférente à cette ligne puisse se faire sentir. Il serait par contre normal, si après deux ou trois ans la ligne demeurait déficitaire, qu'on envisage sa suppression. Si elle devait être maintenue à la demande des collectivités locales, c'est alors qu'il incomberait de prendre le déficit à leur charge. Mais il faut les aider au départ pour installer la ligne et créer des habitudes de voyage chez ceux qui peuvent en profiter.

Il est nécessaire aussi de donner à Air-Inter une certaine stabilité et de procéder à cet effet à une augmentation de son capital. Les collectivités locales, les chambres de commerce, les capitaux privés peuvent y contribuer et, en pareil cas, il apparaît très naturellement nécessaire d'élargir le conseil d'administration d'Air-Inter de façon que tous les participants soient représentés à ce conseil.

Enfin, il est absolument nécessaire de doter d'appareils adéquats Air-Inter qui, pour l'instant, dans des conditions difficiles et précaires, utilise des appareils moyens ou longs courriers d'exploitation onéreuse alors que, le plus souvent, il faudrait employer des appareils adaptés à leur mission et susceptibles de faire au meilleur compte des étapes de 300 à 500 kilomètres. Le prix de fonctionnement de ces appareils serait de 25 à 30 p. 100 inférieur au coût d'exploitation des appareils mis actuellement à la disposition d'Air-Inter. Il faut multiplier les vols, accélérer les mouvements au sol de façon à ne pas perdre trop de temps dans les aéroports. Gagner du temps et épargner la fatigue, c'est un des buts du transport aérien.

Parmi les appareils mis à la disposition d'Air-Inter d'ici deux ou trois ans, ce que nous pouvons espérer, j'ai entendu parler du *Bréguet* 942 et aussi du *Super Broussard*. Je voudrais avoir votre opinion de façon à encourager éventuellement ceux qui songent à employer le *Potez quadri-turbo-propulseur*, équipé en deux versions, et qui me semble ne pas devoir être négligé compte tenu de ses qualités.

Enfin il serait équitable, pour aider Air-Inter dans sa mission, que des accords de pool interviennent entre Air-Inter et les autres compagnies françaises qui exploitent aussi des lignes intérieures, et qui exploitent les plus rentables. Je veux parler des lignes Paris-Marseille-Paris, Paris-Nice-Paris, le continent-la Corse-le continent.

Tout en demeurant attentif à l'effort, encore qu'incomplet, de la détaxation du carburant utilisé sur les lignes intérieures, nous suivrons votre commission des affaires économiques et son rapporteur, M. Pams, qui, devant le refus du ministère des finances d'accorder une subvention de 1.800.000 nouveaux francs à Air-Inter, ont décidé, par voie d'amendement, de supprimer le crédit de 6.528.555 nouveaux francs, inscrit à l'article 21, état C, du budget des travaux publics et du tourisme.

La deuxième question que je veux évoquer devant vous — et je suis heureux de voir auprès de vous M. le commissaire général au tourisme — a trait au rejet des déchets pétroliers. Ils infestent, vous le savez, mes chers collègues, nos plages, nos grèves, aussi bien dans la Méditerranée que sur l'Atlantique ou sur la Manche. Le danger s'aggrave tous les jours. Tout le monde le sait. Les responsables le savent et cependant, dans la réalité, rien d'effectif n'est fait. Nous nous heurtons à l'indifférence qu'on porte à ces pollutions. Cette indifférence entraîne une absence de surveillance et une forme indigente des amendes lorsqu'on en inflige. Ce n'est pas seulement le tourisme de notre littoral qui s'en trouve affecté, ce sont bien d'autres activités : celle de la pêche, celle des parqueurs d'huîtres, celle des mytiliculteurs, celle des pêcheurs de crustacés et, le danger ne faisant que se développer, s'augmenter, nous craignons très sérieusement l'avenir.

En avril 1962 doit avoir lieu à Londres la deuxième conférence internationale qui avait, en 1954, eu une première fois à traiter de ce sujet. Cette deuxième conférence internationale de Londres devait discuter des nouvelles résolutions qui lui seraient proposées pour tenter de remédier au déversement des déchets pétroliers.

Pour préparer la position française à cette deuxième conférence internationale de Londres, il avait été décidé la constitution d'une commission nationale qui devrait formuler des avis et les membres de cette commission avaient été choisis sur un très large éventail d'activités constitué par des fonctionnaires, par des utilisateurs pétroliers, par des représentants du tourisme et par un bon nombre de scientifiques. Cette commission, dont l'institution avait été décidée en janvier 1960, n'a vu ses membres désignés qu'en mai 1961. Elle a été réunie pour la seule et unique fois, sous la présidence de M. Sainteny, le 6 juillet 1961, alors que les services de la marine marchande savaient pertinemment que les propositions françaises près de la deuxième conférence internationale de Londres devaient être déposées pour le 1er septembre 1961.

C'est donc que la commission nationale était ainsi court-circuitée, et les propositions de l'administration n'ont en rien été communiquées à ladite commission, pas plus que celle-ci n'a été à même, compte tenu de sa réunion tardive, d'avoir le temps matériel pour faire œuvre personnelle dans les proportions qu'il y aurait lieu de faire à Londres en 1962.

En fait, et hélas ! sciemment, je crois, la commission nationale a été court-circuitée par votre administration pour la seule tranquillité des grands pollueurs que sont les pétroliers, si bien que ce n'est pas en leur confiant la défense des rivages

que nous garantirons un avenir qu'il est de notre devoir à tous de défendre, alors que nous n'avons pour l'instant que le seul désarroi de supporter les méfaits que nous dénonçons. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. André Colin.

M. André Colin. Monsieur le président, mes chers collègues, je n'ai que quelques mots à dire à la suite de l'intervention de mon collègue M. Lemarié qui, en termes excellents, a parlé du problème des transports, notamment dans les régions industriellement sous-équipées et éloignées des centres de production comme des centres de consommation.

Je voudrais seulement poser une question à M. le ministre des transports et des travaux publics: quelle politique de prix compte-t-il poursuivre dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire?

Je sais bien que le ministre des transports n'est pas le ministre de l'aménagement du territoire. Il y a d'ailleurs dans ce domaine suffisamment de conflits de compétence pour que nous n'allions pas chercher quel est le ministre chargé de l'aménagement du territoire. Mais nous savons les uns et les autres qu'il est vain d'établir un plan d'aménagement du territoire s'il n'est pas accompagné d'une politique de transport et d'une politique des tarifs. Je sais que le ministre des travaux publics a suivi de près ces problèmes et qu'il est personnellement très attaché à la solution du problème plus général de l'aménagement du territoire. C'est pourquoi je pose la question. Indépendamment de toute perspective de modification des tarifs ferroviaires à laquelle il a été fait allusion, indépendamment aussi de toute perspective de déréquation, dans l'état présent des choses et des tarifs actuellement appliqués pour les régions dont j'ai parlé, éloignées des centres de production, des centres de consommation, à prédominance agricole, l'existence des tarifs actuels constitue en réalité un goulet d'étranglement, un frein pour leur expansion économique.

C'est la raison pour laquelle une certaine émotion s'est emparée de ces régions lorsqu'on a parlé de déréquation. Le mot d'ordre général était en effet la revendication d'une péréquation des transports, revendication d'autant plus instante que le système des tarifs pratiqués en France, notamment en matière de transport de produits agricoles, est singulièrement différent de celui qui est pratiqué par un certain nombre de pays voisins, notamment par l'Italie qui nous concurrence dans ce domaine.

Nous parlions donc de péréquation des tarifs et nous avions l'espoir que nous pourrions y parvenir car une loi, adoptée le 5 août 1960 par le Parlement, dite loi d'orientation agricole, stipule que seront créées des zones spéciales d'action rurale dans les régions défavorisées, dit la loi, « par leur éloignement soit des points d'approvisionnement en produits nécessaires à l'agriculture, soit des centres de consommation et de vente », et que « des mesures de péréquation des tarifs de transport propres à rendre leurs productions compétitives devront être prises ».

C'est à propos de l'application de cet article de loi que je tiens à poser une question à M. le ministre des transports: Devons-nous, dans les perspectives du plan d'aménagement du territoire auquel certaines régions commencent à croire ou en tous cas à propos duquel nous nous efforçons de mettre un peu d'espérance dans le cœur des jeunes générations, devons-nous dans ces perspectives croire que s'établira une politique des transports qui ne mette pas un terme à l'existence de ce plan avant même qu'il ne soit entré en application? Pour ce faire, devons-nous aller demander à M. le ministre de l'agriculture de nous classer en zone spéciale d'action rurale de manière à obtenir des mesures de péréquation? Ou pouvons-nous espérer que le ministre des transports définira une politique tarifaire qui permettra de donner sa pleine existence au plan d'aménagement que nous nous sommes efforcés de construire? (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Monsieur le ministre, je voudrais une nouvelle fois appeler votre attention sur la situation du personnel des travaux publics de la Martinique, situation qui doit se retrouver, je présume, dans les trois autres départements d'outre-mer.

Pour améliorer la situation des commis des ponts et chaussées, un décret du 4 avril 1961 a créé un corps de techniciens des travaux publics. Un avis du 10 octobre 1961 annonce l'ouverture, le 21 décembre prochain, d'un concours pour le recrutement de cent secrétaires techniques, mais les conditions qui ont été fixées pour participer à ce concours sont telles que le plus grand nombre de commis en fonction ne pourront pas y participer.

En effet, cet avis du 10 octobre fixe la limite d'âge à quarante ans et presque tous les commis en service à la Martinique — et la situation est certainement la même dans les autres départements d'outre-mer — ont beaucoup plus de quarante ans.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, je vous demande ce que vous entendez faire de tous ces commis pour qui l'entrée dans le corps de techniciens représenterait une amélioration de leur situation, mais qui ne peuvent pas participer au concours d'entrée? Allez-vous les intégrer par liste d'aptitude spéciale, comme il est prévu par l'article 34 du décret du 11 avril pour la constitution initiale du corps des techniciens?

Si une conception assez large ne préside pas à l'établissement des listes spéciales d'aptitude, il est clair que la réforme sera inopérante et que la situation des commis ne sera pas améliorée.

Dans le même ordre d'idées, je vous rappellerai, monsieur le ministre, mon intervention au cours de l'examen du budget de 1961. Je vous signalais le nombre considérable d'employés des ponts et chaussées de la Martinique remplissant des fonctions d'agents de bureau, de commis, de dactylographes, de dessinateurs et n'ayant pu jusqu'ici être titularisés dans les cadres.

Vous aviez bien voulu m'indiquer que le cas de ces agents n'entrait pas dans le champ d'application de la loi du 3 avril 1950, mais croyez-vous, monsieur le ministre, qu'un employé qui exerce depuis dix ou quinze ans une fonction de dactylographe, de secrétaire ou de dessinateur par exemple, puisse continuer à être traité comme manœuvre, à la journée, et soit rémunéré de la même façon que les terrassiers?

Ne pourriez-vous pas faire de tous ces agents ou employés qui exercent des fonctions de bureau des contractuels des travaux publics? N'est-ce pas le processus qui a été utilisé en métropole pour régler provisoirement la situation des auxiliaires des travaux publics?

Il est proprement indigne d'une grande administration comme la vôtre d'exploiter ainsi, le mot n'est pas trop fort, la situation de sous-emploi qui sévit dans les départements d'outre-mer, en accordant des salaires de journaliers à des employés qui comptent parfois plus de quinze ans de services dans les bureaux.

J'aimerais savoir, monsieur le ministre, si vous êtes disposé à consentir un effort pour remédier à cette déplorable situation?

Je dirai maintenant quelques mots sur l'état des routes nationales dans mon département. Si la création des routes a été transférée au F. I. D. O. M. et ressortit ainsi aux prérogatives du ministre d'Etat chargé des investissements dans les départements d'outre-mer, par contre, l'entretien de ces routes incombe au budget des travaux publics.

Eh bien! monsieur le ministre, nous ne sommes pas particulièrement satisfaits de l'état d'entretien des routes nationales dans notre département. Les bas-côtés sont envahis par les herbes qui mordent peu à peu sur la table de roulement. Les caniveaux sont obstrués et, ainsi, les eaux de ruissellement, ne pouvant être évacuées, refluent sur la chaussée et l'entament, créant ainsi des dangers pour la circulation.

Il est dommage que mon collègue Symphor, maire de la commune du Robert, ait dû s'absenter, appelé à une réunion urgente. Il n'aurait pas manqué de renforcer mon propos, car c'est lui qui, dans un message au préfet et au directeur des ponts et chaussées, a dénoncé en termes vigoureux ce qu'il a appelé une véritable démission des ponts et chaussées, une honte pour un pays civilisé.

Je précise que l'observation de M. Symphor concernait la route nationale n° 1, la plus pittoresque de l'île, littéralement délabrée sur près de 15 kilomètres entre Robert et François. Nous aimerions, monsieur le ministre, recevoir de vous l'assurance que la circonscription de la Martinique recevra sa juste part des crédits nécessaires à l'entretien des routes nationales.

Enfin, je voudrais signaler à votre attention l'absence caractéristique de balisage sur les routes. Il n'y a aucun panneau de signalisation pour indiquer les directions et, moi qui vous parle, je me suis lamentablement perdu sur les routes du Sud: voulant aller au Marin, je me suis retrouvé à Rivière-Pilote, parce que, dans la traversée du bourg de Vauclin, rien n'indiquait la direction à prendre.

Au moment où s'amorce un essai de tourisme dans ce département, il paraît indispensable que les routes soient correctement balisées.

Ne cédez pas, monsieur le ministre, à la tentation de tout reporter sur ce malheureux F. I. D. O. M. qui n'en peut mais, et assumez les responsabilités qui sont les vôtres dans l'entretien des routes nationales de la Martinique. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Guy Petit.

M. Guy Petit. Monsieur le ministre, mes propos seront tout d'abord pour vous remercier d'avoir tenu, en ce qui concerne notre région, deux engagements importants que vous aviez pris l'année dernière et au cours de cet exercice. C'est ainsi, et j'en remercie très vivement mes collègues des commissions compétentes, que vont pouvoir être entrepris les travaux d'aménagement du port de Bayonne, travaux reconnus absolument indis-

pensables et qui vont pouvoir être réalisés grâce à un effort de l'Etat couvrant le tiers du total, mais aussi, il faut le souligner, d'un effort des collectivités locales et de la chambre de commerce couvrant les deux autres tiers, en application du principe : aide-toi, le ciel t'aidera.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général*. Cela s'applique bien à vous, monsieur le ministre des travaux publics ! (*Sourires.*)

M. Guy Petit. Je vous remercie également pour les décisions qui ont été prises en ce qui concerne l'allongement des pistes de notre aérodrome. Ces réalisations importantes permettent de venir au secours d'une région à laquelle son éloignement cause quelques difficultés.

Je voudrais maintenant vous entretenir, à l'instar de M. Colin qui pensait tout à l'heure à la Bretagne lorsqu'il parlait des chemins de fer...

M. André Colin. Je n'ai pas parlé de la Bretagne, j'ai pensé à tout le monde.

M. Guy Petit. Vous ne me démentirez pas : vous pensiez à la Bretagne puisque vous pensiez à tout le monde ! (*Sourires.*)

... je voudrais vous entretenir, dis-je, des régions éloignées des matières premières, éloignées des centres de consommation, où les manufactures traditionnelles ferment les unes après les autres uniquement à cause de l'hypothèque des tarifs de transport. Je sais bien que la péréquation existe dans certains autres domaines et que, par exemple, l'électricité, largement produite dans des régions que je connais bien, est vendue au même prix dans toute la France.

M. Coudé du Foresto. Ce n'est pas vrai ! Nous la payons plus cher que vous !

M. Bernard Chochoy. Nous payons le charbon aussi cher que vous !

M. Guy Petit. Monsieur le ministre, vous connaissez bien notre région pour y être venu à plusieurs reprises et vous savez dans quel état lamentable sont nos routes. Je citerai, en particulier, ce grand itinéraire international vers l'Espagne, vers le Sud, vers le Portugal, vers la partie Ouest de l'Afrique du Nord, qui est étroit et totalement insuffisant pendant la saison touristique parce que vient s'ajouter, à un trafic international de plus en plus intense, comme il n'y a qu'une seule route, le trafic pour la desserte de l'ensemble de la côte basque.

La route nationale n° 10 entre Bordeaux et la frontière est étroite et dangereuse, la route n° 117, à travers les Pyrénées, est non seulement étroite, mais dangereuse et bombée, en particulier dans la partie qui traverse les Landes.

Je sais que vous ne pouvez tout faire à la fois, mais cet effort indispensable doit être fait dans les délais les plus brefs. Si la route n° 10 reste dans son lamentable état, un coup mortel sera porté à la circulation de la Côte basque et au tourisme de notre région. Vous êtes également ministre du tourisme, en effet, et je vous demande d'avoir autant de succès auprès du ministère des finances en ce qui concerne l'aménagement de ce grand axe international que vous en avez eu en ce qui concerne les crédits nécessaires pour le port de Bayonne. (*Applaudissements.*)

M. le président. Mes chers collègues, il est vingt heures. Aucun orateur n'est plus inscrit dans la discussion générale et le Sénat voudra sans doute suspendre ses travaux. (*Assentiment.*) Peut-être pourrait-il les reprendre à vingt-deux heures.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général*. A vingt et une heures trente !

Plusieurs sénateurs. A vingt-deux heures !

M. le président. A quelle heure, monsieur le ministre, souhaitez-vous les voir repris ?

M. le ministre des travaux publics. Je suis à la disposition du Sénat. Je parlerai à l'heure qui lui conviendra, maintenant s'il le désire.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général*. Si M. le ministre nous promet de ne parler qu'un quart d'heure, il peut le faire immédiatement.

M. le président. Cela n'avancerait à rien. Quand M. le ministre aura parlé, certainement très pertinemment, le Sénat devra ensuite examiner les titres et les amendements qui s'y rapportent. Je vous rappelle que les budgets de l'aviation civile et de la marine marchande figurent également à l'ordre du jour de notre séance.

Dans ces conditions, il vaut mieux suspendre maintenant nos travaux et les reprendre le plus tôt que nous le pourrons. Le Sénat voudra sans doute accéder au désir de son rapporteur général et les reprendre à vingt et une heures trente. (*Assentiment.*)

— 3 —

CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents, soucieuse de permettre que le débat budgétaire s'achève dans les limites constitutionnelles, propose au Sénat de limiter le temps de parole des rapporteurs spéciaux de la commission des finances à vingt minutes, celui des rapporteurs pour avis et des orateurs inscrits à dix minutes et, pour certains budgets, de fixer une heure limite pour la fin des discussion générales — y compris l'intervention des ministres — et pour les votes sur ces budgets.

En conséquence, elle a fixé comme suit l'ordre du jour des prochains travaux du Sénat :

Le vendredi 24 novembre 1961, séance publique à neuf heures trente, l'après-midi et le soir jusqu'à minuit, avec l'ordre du jour suivant :

En application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962 : budget des prestations sociales agricoles, étant entendu que la discussion générale se terminera à onze heures au plus tard et que les votes sur les titres et les articles se termineront à douze heures trente au plus tard ; budget de l'agriculture (discussion générale).

Le samedi 25 novembre 1961, à neuf heures trente, l'après-midi et le soir, séance publique avec l'ordre du jour suivant :

En application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962 :

Suite du budget de l'agriculture, étant entendu que la discussion générale se terminera à dix heures au plus tard et que les votes sur les titres et les articles se termineront à douze heures trente au plus tard.

Discussion du projet de loi de finances pour l'Algérie pour 1962 et du budget des affaires algériennes, étant entendu que la discussion générale commune se terminera à dix-huit heures au plus tard et que les votes sur les titres et les articles se termineront à vingt heures au plus tard.

Budget des postes et télécommunications et budget de la caisse nationale d'épargne, étant entendu que la discussion générale se terminera à vingt-trois heures trente et que les votes sur les titres et les articles se termineront aux environs de minuit.

Le dimanche 26 novembre 1961, à neuf heures trente, l'après-midi et le soir, séance publique pour la suite de la discussion, en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, du projet de loi de finances pour 1962 :

Budget des affaires économiques.

Budget du commissariat général du plan.

Suite et fin du budget de la coopération.

Suite et fin du budget de l'éducation nationale.

Eventuellement, suite et fin du budget des travaux publics et des transports (aviation civile et marine marchande), étant entendu que ces budgets devront être votés à dix-neuf heures trente.

Suite et fin du budget de l'intérieur, à partir de vingt et une heures trente.

Le lundi 27 novembre 1961, à neuf heures trente, l'après-midi et le soir, séance publique pour la suite de la discussion, en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, du projet de loi de finances pour 1962 :

De neuf heures trente à douze heures :

Budget de l'information.

Budget des finances (charges communes).

Budget des services généraux du Trésor (suite et fin).

Budget des services financiers.

Budget des monnaies et médailles.

Budget de la Légion d'honneur.

Budget de l'ordre de la Libération.

A quinze heures et le soir :

Comptes spéciaux du Trésor.

Examen des articles non joints à l'examen des crédits.

Taxes parafiscales (article 44 *bis*).

Budget de la Radiodiffusion-Télévision française.

Examen des articles non joints à l'examen des crédits (suite).

Le mardi 28 novembre 1961, le matin, l'après-midi et le soir, séance publique avec l'ordre du jour suivant :

En application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution :

Suite et fin de l'ordre du jour du lundi 27 novembre.

Deuxième délibération éventuelle sur le projet de loi de finances pour 1962.

Vote sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 1962.

Voilà, mes chers collègues, les propositions de la conférence des présidents pour la suite et la fin de l'examen de la loi de finances. Vous ne vous étonnerez pas que la conférence, contrairement à l'habitude, ait duré une heure et demie. Toutes les

propositions y ont été examinées de très près, de façon à utiliser au mieux le peu de temps qui nous est imparti avant que n'expire, le 28 novembre à minuit, le délai constitutionnel.

Permettez-moi d'exprimer l'espoir que les orateurs voudront bien aider les présidents de séance à faire respecter ce programme.

Mais ce n'est pas tout. La conférence des présidents propose en outre au Sénat de tenir les séances suivantes :

Le jeudi 30 novembre 1961 à neuf heures trente et l'après-midi, séance publique avec l'ordre du jour suivant :

En application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution :

— discussion en seconde lecture du projet de loi modifié par l'Assemblée nationale, relatif au régime de la production et de la distribution de l'énergie dans le département de la Martinique ;

— discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-1021 du 12 septembre 1961, modifiant les tarifs des droits de douane d'importation ;

— discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-482 du 15 mai 1961, modifiant le tarif des droits de douane d'importation ;

— discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-956 du 24 août 1961 modifant le tarif des droits de douane d'importation ;

— discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-1053 du 20 septembre 1961, modifiant le tarif des droits de douane d'exportation applicable à la sortie du territoire douanier ;

— discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 60-921 du 6 septembre 1960, portant réduction, en régime de Communauté économique européenne, des droits de douane d'importation applicables aux tabacs bruts ou fabriqués importés en Corse ;

— discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, ratifiant le décret n° 60-718 du 13 juillet 1960 portant rejet partiel de la délibération n° 198 du 9 février 1960 de l'Assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie et dépendances, portant exonération des droits de douane sur le matériel destiné à la recherche minière et aux études de préparation des minerais ;

— discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-695 du 3 juillet 1961, modifiant les tarifs des droits de douane d'importation en ce qui concerne le café torréfié de la rubrique n° 09-01 à 11 ;

— discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord relatif à l'extension du régime des contingents d'affaires de l'ancienne zone Nord du Maroc et à la province de Tanger, signé à Rabat le 21 juin 1961 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume du Maroc ;

— discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de la convention entre la France et la Suisse relative à la situation, au regard des législations d'allocations familiales, de certains exploitants suisses de terres françaises, signée à Paris le 24 septembre 1958 ;

— discussion du projet de loi relatif à la cessation des paiements des sociétés coopératives agricoles et des unions de coopératives agricoles ;

— discussion des conclusions du rapport sur la proposition de résolution de M. Antoine Courrière et plusieurs de ses collègues tendant à la nomination d'une commission d'enquête sur les événements du 17 octobre 1961 et des jours suivants.

La conférence des présidents a, d'autre part, fixé au mardi 5 décembre 1961 la discussion des questions orales avec débat :

— de M. Edouard Le Bellegou à M. le ministre des affaires étrangères sur la politique qu'il entend suivre au regard de l'évolution de la situation à Berlin (n° 10) ;

— de M. Etienne Dailly et de M. Guy Petit à M. le Premier ministre (n°s 113 et 114) sur la souveraineté française au Sahara et la politique du Gouvernement sur ce sujet, questions dont la conférence des présidents a prononcé la jonction.

Au mardi 12 décembre 1961 la discussion de la question orale avec débat de M. Vincent Rotinat à M. le ministre des armées sur la politique française de défense, notamment en ce qui concerne la modernisation des armements et l'adaptation de nos forces armées à leurs obligations internationales (n° 120).

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dailly.

M. Etienne Dailly. Monsieur le président, vous venez d'indiquer que le Gouvernement avait accepté, lors de la conférence des présidents, que soit inscrite à l'ordre du jour de la séance du mardi 5 décembre la question orale avec débat que j'ai déposée sur la souveraineté française au Sahara.

Je suis très obligé au Gouvernement de cette bonne volonté tardive. Mais je n'ai pas attendu son accord pour développer cette question lundi dernier à l'occasion de l'examen du budget du Sahara. M. le secrétaire d'Etat au Sahara a répondu. Le Sénat n'a pas trouvé dans ses réponses les apaisements qu'il attendait et il a repoussé le budget du Sahara par cent dix voix contre trente-trois. Je pense donc traduire le sentiment de nos collègues en disant que pour nous le débat est clos, tout au moins momentanément.

Je dirai même qu'il a reçu la sanction qu'il méritait ; je retire par conséquent la question orale avec débat que j'avais déposée.

M. Guy Petit. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Guy Petit.

M. Guy Petit. Monsieur le président, je ne tiens pas à infliger au Sénat une deuxième discussion sur un problème que l'examen du budget du Sahara nous a permis d'évoquer. Je me tiens, comme mon collègue Dailly, satisfait de la sanction qui est intervenue à la suite de cette discussion et qui a clairement montré la volonté du Sénat.

Aussi bien, j'ai une autre raison, que j'ai déjà eu l'honneur d'exposer devant vous, de ne pas tenir à ce que cette question orale avec débat soit ici posée. C'est que cette question, qui est de la compétence du seul Premier ministre, s'agissant de la politique générale du Gouvernement et d'un problème d'un intérêt supérieur, a été transmise pour réponse à M. le ministre d'Etat. Je ne sais d'ailleurs pas exactement lequel. A l'origine, c'était M. le secrétaire d'Etat chargé du Sahara, des départements et territoires d'outre-mer ; je crois savoir que c'est maintenant M. le ministre d'Etat chargé de l'Algérie.

Que ce soit l'un ou l'autre — la personne des deux ministres d'Etat est absolument hors de cause — il n'appartient pas au Premier ministre de faire plaider ici par procureur des circonstances atténuantes, à la suite des variations qui furent les siennes après les affirmations solennelles qu'il avait faites ici devant le Sénat. qui les avait enregistrées et applaudies. (*Applaudissements à gauche et à droite.*)

M. le président. Les deux questions orales de MM. Dailly et Guy Petit sont donc retirées.

Sur le reste des propositions de la conférence des présidents, personne ne demande la parole ?...

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les propositions de la conférence des présidents sont adoptées. Faisons en sorte qu'elles soient respectées.

La pendule ayant marché depuis tout à l'heure, je propose au Sénat de reprendre ses travaux à vingt et une heures quarante-cinq minutes. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures dix minutes, est reprise à vingt et une heures quarante-cinq minutes, sous la présidence de M. André Méric.*)

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 4 —

LOI DE FINANCES POUR 1962

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Travaux publics et transports (*suite*).

I. — TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS (*suite*)

M. le président. Nous poursuivons la discussion des dispositions du projet de loi de finances pour 1962 relatives au budget des travaux publics et des transports : I. — Travaux publics et transports.

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Monsieur le président, comme il arrive en ces débuts de séance, je suis aux prises avec une grande difficulté. Si je veux répondre à chacun avec la précision que l'on attend de moi, je risque de mal appliquer les décisions que, répondant à l'appel du Gouvernement, la conférence des présidents a prises tout à l'heure. Il faut bien que le Gouvernement donne lui-même l'exemple!

C'est pourquoi je m'efforcerai de centrer ma réponse sur quelques questions primordiales, je dirai quelques mots d'un certain nombre de problèmes moins importants. Mais si, par hasard, il m'arrivait d'oublier de répondre à quelqu'un — ce qui est à craindre — je serais à sa disposition pour lui écrire ou lui donner des détails sur tel ou tel sujet particulier.

Mesdames, messieurs, lors de la discussion à l'Assemblée nationale j'ai longtemps parlé des investissements. Je tâcherai d'être plus bref aujourd'hui car, en définitive, comment ne serais-je pas d'accord, moi ministre « dépensier », avec les rapporteurs qui ont à peu près résumé le budget du ministère des travaux publics de la façon suivante : les promesses que vous aviez faites ont été tenues mais l'avenir nous paraît trop étroitement limité ?

Certes, j'ai pu tenir les promesses que j'avais faites dans le domaine des investissements. Mais vous estimez aussi que je n'engage pas assez l'avenir. Comment ne pourrais-je pas être reconnaissant au Sénat de mettre l'accent sur l'un des problèmes que me préoccupe le plus, celui de l'importance des infrastructures de transports, dans une économie en croissance ?

Je traiterai donc trois sujets principaux relatifs aux investissements qui ont été abordés avec une particulière compétence ou une certaine insistance : la liaison ferroviaire Orsay-Orly, la liaison Rhin-Rhône et les ports.

En ce qui concerne la liaison Orsay-Orly, mon prédécesseur, M. Bonnefous, après avoir, dans une remarquable intervention, souligné les difficultés de la circulation dans la région parisienne et l'intérêt qu'il y a à entreprendre à un rythme accéléré la construction d'autoroutes de dégagement a marqué son inquiétude à propos du retard apporté à la mise en application de la décision qu'il avait provoquée. La décision a été prise, elle sera appliquée. Mais, je l'avoue franchement — je l'ai d'ailleurs déjà dit ici même l'an dernier — le nombre de problèmes qui se posent au ministre des travaux publics est grand et considérable est le nombre d'investissements utiles et nécessaires intéressant l'aéroport de Paris et la Société nationale des chemins de fer français. Il a donc paru préférable de remettre à un peu plus tard la réalisation de la liaison Paris-Orly. Il fallait d'abord achever la construction de l'aérogare et celle de la nouvelle piste d'Orly. Il fallait d'abord réaliser d'autres investissements intéressant la Société nationale des chemins de fer français, dont la réalité immédiate était assurée. L'ouverture de la bretelle de l'autoroute qui relie Orly aux portes de Paris incitait à de telles options. Un ou deux problèmes concernant la liaison Orsay-Orly ne me paraissent pas avoir été traités avec une suffisante précision. Et d'abord non pas la question de circulation, dont M. Bonnefous a traité, mais la question de stationnement. L'aéroport de Paris considère nécessaire que soit prévu au point d'arrivée de la liaison Orsay-Paris un parking de mille voitures. Le hasard veut que j'habite rue de Bellechasse. Depuis une vingtaine d'années, je suis donc un voisin immédiat de la gare d'Orsay. J'imagine difficilement ou et comment l'on ouvrirait à cet endroit un parking de mille voitures.

C'est pourquoi, comprenant l'intérêt de la liaison ferroviaire Orsay-Orly, je suis obligé de rechercher avec l'aéroport de Paris et la Société nationale des chemins de fer français une solution qui permette à la fois de prévoir un nécessaire parking très important et la réalisation de la liaison rapide et commode souhaitée par M. Bonnefous.

Le grand problème qui se pose est de savoir où il faut faire aboutir la liaison ferroviaire pour gêner le moins possible la circulation dans Paris.

La question qui a, sans conteste, retenu aujourd'hui en priorité l'attention du Sénat est celle de la liaison Rhin-Rhône. Je pourrais être tenté de dire que, pour un ministre des travaux publics, l'expérience enseigne que ceux qui sont en faveur d'un grand projet s'expriment avec beaucoup plus d'ardeur que ceux qui y sont moins favorables. Il est donc très difficile de se faire en pareil cas une opinion précise sur le poids relatif des points de vues exprimés ou non, quitte à y revenir au moment de la discussion. Je ferai une nécessaire distinction entre ce qui est du domaine du budget de 1962, ce qui est du domaine du IVe plan et ce qui est du domaine de la décision de principe concernant le Rhin-Rhône. M. Defferre a fait cette distinction. Le budget de 1962 prévoit un certain nombre de travaux qui trouveront leur place dans le plan lorsque sa réalisation sera entreprise. Personne ne pensait que le budget de 1962 engagerait la réalisation de la liaison Rhin-Rhône d'une façon irréversible.

Certes, la décision de principe est prise mais il s'agit de savoir à quel moment elle sera exécutée.

M. Jager ou M. Schleiter, peut-être l'un et l'autre, ont parlé ici du IVe plan. Ils ont donné le texte d'une avant-dernière rédaction d'une mention du plan tel que celui-ci a été soumis au Conseil économique. Je dis le texte d'une avant-dernière rédaction parce que depuis ce matin il y en a une autre arrêtée en conseil des ministres.

On a posé la question de savoir s'il était sage d'accélérer les travaux concernant le Rhône sans commencer dans le même temps ceux intéressant le Rhin et la Moselle.

Le problème immédiat n'est pas là. Au rythme où travaille aujourd'hui la compagnie nationale du Rhône, la liaison Marseille-Saint-Symphorien sera réalisée dans vingt ans. Il est donc en toute hypothèse nécessaire d'accélérer les travaux entrepris. Il faut aussi entreprendre les travaux nécessaires sur le Rhin et la Meuse. Alors se posera le problème du seuil séparant les bassins.

Le Sénat comprendra que je tienne à souligner l'importance des dépenses qui devront être directement ou indirectement entreprises à l'occasion de la réalisation de l'opération projetée, comme je l'ai dit à l'Assemblée nationale. On doit tenir compte non seulement de l'opération Rhin et Moselle, mais aussi de l'opération Meuse qui, si l'on veut, comme on l'a dit fort pertinemment à cette tribune, tirer de la liaison autre chose qu'un avantage « transports » et contribuer à l'aménagement du territoire, tirer de l'opération un parti agricole et industriel, rend nécessaires d'autres travaux que ceux intéressant directement la navigation. On a parlé ici de l'autoroute fluviale, oubliant qu'il faudrait prévoir une écluse de 300 mètres de hauteur.

Il ne s'agit pas seulement de créer une voie fluviale, mais d'entreprendre un vaste effort d'aménagement du territoire. L'ordre des dépenses a prévoir de ce fait n'est pas de 250 ou 300 milliards, comme le nécessiterait la seule liaison fluviale, il doit être du double, peut-être du triple.

On a donc raison de parler ici de « grand œuvre du XXe siècle ». Encore faut-il mesurer toutes les conséquences d'une décision qui est une décision de politique générale reposant sur des options techniques et économiques, engageant un long avenir et mettant en jeu des sommes considérables.

Me réjouissant de voir aujourd'hui posée une question d'une telle ampleur, je rappelle que les investissements intéressant la voie fluviale représentaient il y a trois ans 3.500 millions. Ils ont quadruplé. Vous me demandez maintenant de tripler ou de quadrupler les volumes d'investissement déjà atteints en ce domaine. Un ministre des travaux publics est toujours prêt à dépenser. Un membre du Gouvernement se doit nécessairement de prendre sa part d'un arbitrage. Je répète qu'aucune question immédiate ne se pose à l'occasion de la discussion du budget de 1962. Comme cela est bien naturel, vous avez saisi l'occasion de cette discussion pour interroger le ministre des travaux publics. Le problème que vous lui posez sera nécessairement évoqué au moment de l'examen dn plan dont vous aurez, bien entendu, à discuter au milieu de décembre. La question sera alors examinée au fond

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Courrière, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Si j'ai bien compris, vous dites qu'en ce qui concerne l'axe Rhin-Rhône, il couviendra d'examiner l'opération au fond au moment où le plan viendra en discussion devant le Sénat dans quelques jours.

M. le ministre des travaux publics. J'ai dit que c'est là que se pose juridiquement la question, car je ne vois pas où vous pourriez l'inclure dans ce budget.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Si mes renseignements sont exacts, il n'y aura aucune possibilité de modifier le plan tel qu'il nous sera proposé. Je ne vois pas, par conséquent, si nous ne prenons pas d'ores et déjà une décision, quelle sera la sanction dont le Sénat pourra disposer, ni ce que nous pourrons faire lorsque nous discuterons le plan. Le texte ne comporte que deux articles et il n'y a aucune possibilité de modifier le plan proposé qui est annexé, je crois, à la loi que nous aurons à voter.

M. le ministre des travaux publics. Je réponds qu'aucun des articles du budget ne parlant de l'axe Rhin-Rhône, la sanction pour le plan est la même que pour le budget. La seule sanction que vous puissiez appliquer, c'est de voter l'amendement de MM. Defferre et Pinton et de retirer les crédits inscrits à mon budget. Vous pouvez tout aussi bien prendre parti au moment de la discussion du quatrième plan et refuser de le voter. Vous choisissez d'en discuter au moment de mon budget. Je n'y vois pas d'inconvénient et je suis flatté d'être l'occasion d'une manifestation importante de votre volonté sur un problème essentiel. Mais c'est en réalité, au moment où nous discutons ce problème, un problème politique qui dépasse le budget des travaux publics. Bien entendu, en tant que membre du Gouvernement, solidaire de son action, je supporte la sanction, si sanction il y a, à propos du budget de mon ministère.

Je veux seulement souligner, cela d'ailleurs a été fait par plusieurs orateurs, que la question n'est pas traitée à mon budget, mais à l'occasion de sa discussion ; la décision de principe a été annoncée par des voix plus éloquentes que la mienne ; il subsiste des problèmes de dates, de cadence d'exécution. Je précise que les crédits de mon budget actuel ne peuvent résoudre ces problèmes ; qu'ils ne le seront d'ailleurs

pas par le quatrième plan. Le problème qui se pose est celui d'un calendrier postérieur au quatrième plan car personne ne pense que la liaison Rhin-Rhône pourra être réalisée au cours du quatrième plan à propos duquel vous souhaitez que les engagements les plus formels soient pris.

M. Auguste Pinton. Me permettez-vous de vous interrompre ?...

M. le ministre des travaux publics Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Pinton, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Auguste Pinton. Je profite de l'occasion que vous nous offrez, monsieur le ministre ; cela d'ailleurs ne devrait pas faire perdre de temps à l'Assemblte puisque mon intervention raccourcira d'autant celle que je me proposais de faire à propos de mon amendement. Vous devriez nous rendre grâce de notre zèle gouvernemental dont nous sommes nous-mêmes surpris.

De quoi s'agit-il en somme ? Vous venez de nous dire que la question sera examinée avec le plan et, bien entendu, il n'est pas question de vous refuser le budget des voies navigables parce que la liaison Rhône-Rhin n'y figure pas. Mais ce en quoi nous sommes gouvernementaux, c'est que nous souhaitons faire plaisir au Gouvernement en votant son proejt de plan.

Or, je veux insister sur un point. Je ne crois pas trahir mes collègues en disant qu'au fond pour nous ce plan tel qu'il va nous être présenté n'aura pas de sens si n'y figure pas le projet de liaison fluviale Rhône-Rhin. En votant cet amendement nous obligerons le Gouvernement à reconsidérer sa position ; je dis bien le Gouvernement, je ne dis pas le ministre des travaux publics. Nous savons, par ailleurs, que l'Assemblée nationale passe hiérarchiquement avant nous, bien que nous nous réjouissions de constater que le président du Sénat précède celui de l'Assemblée.

M. Roger Lachèvre. Pas en matière budgétaire !

M. Auguste Pinton. Je crains donc que ce problème n'ait pas pris à l'Assemblée nationale toute l'importance que nous lui attachons. Dans la mesure où nous aurons voté cet amendement, nous amènerons l'Assemblée, du moins nous l'espérons, à définir très clairement sa position. Bien sûr, nous ne vous refusons pas les crédits dont vous avez besoin et, si nous trouvons ensuite dans le plan l'engagement que nous souhaitons, nous aurons bien fait acte de ferveur, de dévouement et de passion gouvernementale en facilitant votre tâche. Voilà ce que je tenais à dire et qui m'évitera de plus longs développements tout à l'heure.

M. le ministre des travaux publics. Je remercie M. Pinton de la précision apportée, mais elle ne va pas à l'encontre de ce que j'ai dit. Ce que vous cherchez, c'est à faire préciser un calendrier des travaux qui, évidemment, se poursuivront bien au-delà du IV° plan.

Je voudrais dire également un mot au sujet de la ligne Dijon-Neufchâteau. Cette opération fait partie du III° plan et le principe de l'électrification avait été retenu dès le 2 février 1958. A ce moment-là, la passion légitime pour la réalisation de la voie navigable Mer du Nord-Méditerranée n'était évidemment pas ce qu'elle est maintenant.

M. Pinton sait que l'électrification de la ligne Dijon-Neufchâteau pourra, en tout état de cause, être effectuée en deux ou trois ans. Par contre, dans les meilleures conditions possibles, la liaison Mer du Nord-Méditerranée, quelles que soient les constatations de mon prédécesseur et les conseils excellents qu'il m'a donnés sur le plan pratique, ne sera pas effective et exploitée avant une douzaine d'années au plus tôt.

Une troisième question mérite considération sur le plan des investissements. C'est celle des ports. Il est vrai que c'est un problème essentiel et je remercie M. Yvon et tous ceux qui sont intervenus à ce sujet de l'avoir souligné. Au titre des ports français, nous prévoyons un total d'investissements à peine égal aux investissements réalisés dans le seul port de Rotterdam. Mais il est vrai aussi que le port de Rotterdam enregistre à lui seul autant d'entrées et de sorties que la totalité des ports français. Il y a donc en réalité « parité » des investissements, mais, dans le cas de Rotterdam, l'activité intéresse un seul port ayant derrière lui, avec le Rhin et la zone rhénane, un considérable arrière-pays. La difficulté pour le ministre des travaux publics français, je l'ai dit à cette tribune, c'est que précisément des investissements d'un même montant sont répartis sur un nombre considérable de ports et ne peuvent, de ce fait, avoir la même efficacité. C'est pourquoi il serait souhaitable que nous fassions en ce domaine un effort nettement supérieur à celui que d'autres pays favorisés par la géographie peuvent se contenter de faire. Cela est nécessaire si nous voulons avoir la place qui convient dans la compétition internationale.

Je dirai d'autre part à M. Yvon que nous portons notre attention sur le port de Lorient et sur le dévasement de l'ancien bassin à flot. Plusieurs sénateurs sont intervenus au sujet du port d'Etel. Comme on l'a vu dans les documents budgétaires, nous avons réservé une dotation pour les travaux d'urgence. Il reste maintenant à voir — et c'est l'étude à laquelle nous nous livrons — comment nous résoudrons le problème de la barre d'Etel.

Enfin, en ce qui concerne les ports de pêche, et, sous réserve des études plus complètes et des possibilités financières dont nous disposerons en 1962, des travaux se feront dans les ports suivants : Boulogne-sur-Mer, le Havre, Camaret, Morgat, Audierne, Loctudy, Concarneau, Meslay, Port-Joinville, Arcachon et le Lavandou. Les travaux d'amélioration de Concarneau se feront en deux tranches, sans que l'exécution en soit ralentie. Je tenais à donner rapidement ces indications à M. Yvon.

J'en viens à la deuxième question qui a été traitée par les différents orateurs. C'est le problème de l'organisation du ministère. Je remercie MM. les rapporteurs d'avoir très aimablement indiqué que l'effort qui avait été fait portait ses fruits. Je sais que quelques critiques ont été formulées cependant au sujet du recrutement des agents de travaux. Je répète que le recrutement a été long à reprendre. Comme l'ont signalé Mlle Rapuzzi et M. Bouquerel, il y a eu un certain retard dans la mise en place du dispositif, mais, enfin, ce recrutement des agents de travaux va se poursuivre. Comme je l'ai dit cet après-midi, avant 1962 déjà, dans un certain nombre de départements, les concours auront été passés.

J'ai entendu les appels qui ont été faits par plusieurs d'entre vous en ce qui concerne certains fonctionnaires traités de manière insuffisante à leurs yeux. M. Bouquerel nous a parlé de la carrière des ingénieurs des travaux publics. Nous avons défini une solution insuffisante, mais qui donne tout de même une certaine satisfaction puisque les statuts ont ramené à cinq ans le total des trois premiers échelons de la carrière, ce qui, suivant le vœu de M. Bouquerel, se trouve accélérer la carrière de ces fonctionnaires.

La question des dessinateurs a été évoquée. La création du corps prévu dans la réforme permettra de cesser de rémunérer des auxiliaires sur des fonds de travaux et supprimera donc une anomalie. Désormais, ce sont des dessinateurs officiellement recrutés pour cette tâche qui rempliront le rôle de ces auxiliaires.

J'ai noté aussi ce qu'a dit M. Sempé au sujet de la mécanisation de l'entretien routier. Dans les dix départements où la mécanisation de l'entretien routier a été entreprise depuis 1958, les effectifs ont pu être de ce fait largement comprimés. Les résultats sont très intéressants ; c'est en effet la solution du problème tel qu'il se pose...

M. Abel Sempé. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Sempé, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Abel Sempé. Je ne pense pas avoir exprimé le souci de réduire les effectifs en mécanisant les subdivisions et le parc des ponts et chaussées.

Je crois qu'on peut, dans chaque département, moderniser rapidement l'équipement et maintenir les effectifs actuels qui ne sont pas trop nombreux.

On peut obtenir un meilleur rendement de ces effectifs ; c'est l'idée que je voulais exprimer. Je suis certain que vous ne pouvez pas dire que cette mécanisation peut aboutir à une réduction des effectifs. En tout cas, je ne serais pas d'accord avec vous si telle était votre conclusion.

M. le ministre des travaux publics. J'ai voulu dire qu'avec les mêmes crédits, et grâce à la mécanisation, il est possible d'obtenir de meilleurs résultats avec des effectifs moins nombreux...

M. Jean Bardol. Il y a une extension des travaux !

M. le ministre des travaux publics. ... ce qui permet, comme M. le sénateur Sempé le souhaite, avec les mêmes effectifs et grâce à la mécanisation, de consommer plus de crédits.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* On les imputera aux départements.

M. le ministre des travaux publics. Je répondrai maintenant à M. le sénateur Marie-Anne en ce qui concerne les personnels martiniquais. Je l'assure que les commis des départements d'outre-mer auront, comme les autres commis de la métropole, le bénéfice des dispositions transitoires pour la nomi-

nation directe au grade du nouveau corps. Je m'efforcerai de tenir compte de son appel avec le libéralisme et la largeur de vues qu'il m'a reconnus.

M. Georges Marie-Anne. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics. Une autre question m'a été posée sur l'organisation de mon ministère par M. le sénateur Julien Brunhes, en ce qui concerne la nécessité de sa représentation dans les conférences internationales. En effet, le personnel indispensable devant se rendre dans les différentes conférences internationales est sans doute insuffisant. Je m'efforce d'étoffer le service des affaires économiques et des affaires internationales. Je l'ai créé il y a un an dans le dessein de renforcer la représentation et l'intervention de mon ministère dans les conférences internationales. Avec beaucoup de mérite, il en assume la responsabilité principale. Je travaille sérieusement sur cette question et j'aurai l'occasion lundi prochain d'en administrer la preuve à M. Julien Brunhes, en sa qualité de parlementaire européen.

J'en viens aux grandes questions posées par les rapporteurs et par quelques orateurs qui mettent en cause les grandes lignes de la politique ministérielle sur lesquelles il est légitime que j'apporte quelques explications.

Sur le plan de la politique sociale qui a été traitée par plusieurs sénateurs, je dirai peu de mots. Je voudrais pourtant citer quelques chiffres.

Certes, les cheminots et le personnel de la R. A. T. P. et de la compagnie Air France sont traités semblablement. Certes, il y a lieu de constater que le prix d'un certain nombre de denrées augmente et que, d'autre part, dans le secteur privé, les salaires ont fortement été majorés. Je pense que les rapporteurs et les orateurs seront d'accord avec moi pour reconnaître que le seul chiffre utile à considérer quand on parle de rémunérations n'est pas celui de tel ou tel élément mais celui de la masse salariale, qui doit d'ailleurs être appréciée à la lumière d'une relative diminution du nombre des cheminots.

Pour l'année 1961 les augmentations de cette masse salariale — dont je comprends bien qu'elles paraissent très insuffisantes — ont été les suivantes : augmentation « catégorielle » — dont le principe a fort bien été exposé par deux ou trois intervenants lesquels ont indiqué qu'il s'agissait de moyennes — de 1,6 p. 100 en février et de 1,6 p. 100 en mai. En juillet, j'ai obtenu que les parts familiales A et B, que les cheminots ne connaissaient pas, leur soient définitivement attribuées, ce qui a représenté une augmentation de 0,85 p. 100 de la masse salariale globale.

Au mois d'août, le salaire de base, point 100, a été augmenté de 1 p. 100. En octobre, l'augmentation catégorielle a été de 1,03 p. 100. Comme différents orateurs l'ont indiqué enfin, le Gouvernement a décidé d'appliquer au 1er novembre une augmentation de 3,5 p. 100, dont il est vrai 1,25 p. 100 avaient déjà été promis et devaient être appliqués en janvier.

La masse salariale globale distribuée à la S. N. C. F. du 1er janvier 1961 au 31 décembre 1961 se trouve ainsi augmentée d'environ 10 p. 100.

J'entends bien que cette augmentation, compte tenu de la hausse du coût de la vie et de l'augmenttaion des salaires privés, ne réalise pas intégralement le rattrapage attendu par certains, mais je ne crois pas que, depuis plusieurs années, il se soit passé une seule année où l'augmentation de la masse salariale globale à la S. N. C. F., à la R. A. T. P. et à Air France ait été supérieure à 10 p. 100.

Je comprends que, dans les conditions actuelles de vie, cette mesure paraisse encore insuffisante. Je tenais simplement à donner à la tribune des chiffres faciles à vérifier et qui mesurent l'effort que le Gouvernement a consenti en la matière.

Je voudrais, d'autre part, dire un mot du problème de la hiérarchie des rémunérations. En effet, on peut être choqué de voir que les mesures catégorielles n'ont pas la même incidence pour les différentes catégories du personnel ; c'est d'ailleurs pourquoi on les dénomme « mesures catégorielles ». Dans des conditions de vie difficiles, il peut paraître surprenant que l'augmentation la plus importante aille aux titulaires d'un grade élevé. Mais comment ne pas dire aux sénateurs — qui le savent d'ailleurs — que la S. N. C. F. éprouve des difficultés particulières de recrutement aux échelons supérieurs ? La compagnie nationale a du mal à s'assurer les services du meilleur personnel d'encadrement, en raison de la compétition qui existe avec l'industrie privée, celle-ci ayant de plus grandes facilités de recrutement.

Je voudrais également dire un mot au sujet de la rédaction de la lettre que j'ai adressée à la S. N. C. F., concernant l'exercice du droit de grève. Je veux ramener ici les choses à leurs justes proportions. Dans ce domaine je n'ai pas cherché à porter atteinte au droit de grève mais à assurer le meilleur fonctionnement possible d'un service public. Comme un de mes prédécesseurs l'avait déjà fait, j'ai demandé que les organisations syndicales représentatives, et considérées comme telles, prennent leurs responsabilités et les prennent suffisamment à l'avance pour que le public soit averti. La grève « surprise » est, singulièrement dans un service public, cause de gênes très graves pour le public.

J'ai donc rappelé à la S. N. C. F. et à son personnel les obligations du service public ainsi que celles de la sécurité qui s'imposent ici. Je reconnais qu'indirectement cela peut apporter comme une entrave à l'exercice du droit de grève. Lorsque la grève est exercée franchement et annoncée suffisamment à l'avance, le public est beaucoup moins gêné. Ainsi le droit de grève a l'occasion de jouer, conformément à la Constitution qui en prévoit une réglementation, laquelle n'est d'ailleurs pas encore intervenue.

Voilà ce que je voulais dire sur ces problèmes sociaux, simplement pour donner un certain nombre de précisions qui pouvaient être utiles à tous dans le moment où nous nous trouvons.

Le deuxième problème politique qui a été soulevé à propos de mon ministère est celui qui rencontre sur ces bancs — je m'en réjouis — le plus d'intérêt : c'est celui de la politique routière.

Je ne traiterai pas du fonds routier et de ses tranches qui ne sont pas sous mon contrôle. J'ai cependant entendu ce qui a été dit par les uns et les autres sur les diverses tranches. Je n'oublie d'ailleurs point que je suis moi-même conseiller général et maire et je suis sensible à certains accents.

Quoi qu'il en soit, j'ai eu l'occasion de m'en entretenir avec mon collègue le secrétaire d'Etat aux finances et, conformément à votre souhait, je lui ai rapporté vos observations. Sur un point au moins — la tranche communale — il s'efforcera de trouver une solution qui rejoindra peut-être vos vues. (*Mouvements divers.*)

M. Joseph Raybaud. Tant mieux !

M. le ministre des travaux publics. En matière de politique routière, il se posait donc un problème qui n'était pas de ma compétence, mais qui, bien naturellement, a été largement soulevé.

Il se posait également un problème de moyens de ma compétence. Il est vrai que, par rapport à nos concurrents, amis et voisins, le rythme de nos réalisations dans le domaine des routes au cours des prochaines années n'est peut-être pas très élevé. Je le confesse volontiers, mais je voudrais aussi que l'on comprenne que si nous vous disons que nous allons réaliser 100 kilomètres la première année, cela ne signifie pas que le même rythme s'appliquera aux exercices suivants.

Il faut procéder à des achats de terrains. Vous connaissez les problèmes délicats et longs à résoudre qui se posent à cet égard. Mon ministère entreprend un effort, dont je me réjouis, pour passer de la réalisation de 8 kilomètres par an à celle de 160 kilomètres. C'est là un effort important, auquel je remercie M. Bouquerel et Mlle Rapuzzi d'avoir rendu hommage. Je leur sais gré des paroles aimables qu'ils ont eues pour le corps des ingénieurs des ponts et chaussées et des travaux publics de l'Etat qui se sont dévoués à leur tâche.

Il ne faut pas croire que, lorsque les premiers travaux auront été achevés, nous en resterons au rythme de 100 kilomètres par an.

Mlle Rapuzzi aurait raison si tel était le cas. Un crayon et du papier ou un simple calcul mental ferait comprendre l'impossibilité où nous nous trouverions de réaliser notre plan dans le délai prévu. Ici comme toujours le problème difficile, c'est le financement de l'opération. Il fallait, d'abord — vous le savez bien — obtenir des crédits budgétaires plus importants que dans le passé, des crédits insuffisants, sans doute, mais qui sont tout de même, par rapport à ceux obtenus il y a trois ou quatre ans, dans une singulière progression.

Il faut aussi en dehors du recours aux crédits budgétaires annuels envisager tous les moyens possibles d'améliorer la réalisation du programme : recours au marché financier, péage du type classique ou du type de celui utilisé en Belgique.

On ne doit pas pourtant se leurrer sur la portée des résultats à attendre du recours à cette dernière méthode en raison du poids de la charge des intérêts qui risque d'engager totalement les crédits des années à venir.

Je voudrais vous parler maintenant de la politique du tourisme, à propos de laquelle les rapporteurs ont dit d'excellentes choses. Je voudrais indiquer que, là encore, je suis bien conscient que ce que nous avons fait, en 1960 et 1961, est peu de choses par rapport à ce que vous espériez. Mais je crois qu'il en est un peu comme le disait un orateur, M. Lemarié, à propos des ports de plaisance. J'ai ouvert pour la première fois une nouvelle ligne dans le fascicule budgétaire. Depuis des crédits ont été inscrits, trop faibles à mon gré, évidemment. Or, il y a deux ans qui pensait qu'une telle chose fût possible en matière touristique ? Et pourtant nous avons quand même obtenu satisfaction. Nous étions donc dans la bonne voie. Nous avons présenté au ministère des finances des demandes très

raisonnables, un peu trop raisonnables peut-être. Je crois que le courageux rapporteur — je ne sais pas s'il faut dire courageux ou courageuse (*Sourires*) — m'a dit que j'étais trop timide... (*Rires.*)

Un sénateur. C'est mal vous connaître !

M. le ministre des travaux publics. ... mais je crois qu'en étant un peu timide on est quelque fois mieux reçu au ministère des finances. Je le remercie d'avoir accueilli l'homme timide de façon satisfaisante. (*Sourires.*)

Nous avons obtenu successivement la mise en liberté partielle du prix des chambres d'hôtel pour faciliter l'autofinancement ; l'assouplissement et le renforcement des possibilités d'action du crédit hôtelier grâce au fonds de développement économique et social. Celui-ci produira 10 milliards d'anciens francs en 1962, qui représentent des possibilités de modernisation considérables à des taux d'intérêt qui ne sont réservés à aucun autre secteur de l'économie, ce qu'il faut souligner en se réjouissant. D'autres pays font davantage encore et comme vous l'avez tous dit le tourisme est essentiel pour notre pays, mais les taux de crédit sont très favorables.

Enfin, nous sommes entrés dans la voie de l'assouplissement et du desserrement de la fiscalité hôtelière puisque après l'abaissement de la patente des établissements saisonniers, après l'application à l'hôtellerie d'un régime d'amortissement dégressif avantageux, le Gouvernement est d'accord par un amendement qu'il a déposé, pour rembourser forfaitairement 10 p. 100 de la T. V. A. aux hôtels et restaurants classés qui auront fourni un effort d'investissement. Ceci est une réalisation notable.

Je comprends que vous en demandiez d'autres, encouragé par ces premiers résultats. Permettez qu'avant d'aller plus avant, les ministres soufflent un peu. Cela constitue une moisson peut-être un peu maigre mais qui, malgré tout, constitue pour l'hôtellerie un retour à la confiance, retour qui se marque d'ailleurs non seulement chez les hôteliers français, mais qui s'était manifesté dans les années passées, par l'intérêt que les étrangers commençaient à marquer à l'hôtellerie française. Encore quelques efforts, et je crois que nous aurons malgré tout retourné, pour partie, la situation.

Mais il n'y a pas seulement l'hôtellerie qui faille aider, il y a aussi les autres formes d'hébergement dont Mlle Rapuzzi a parlé excellemment. M. Bouquerel lui aussi les a évoqués. Bien des prêts du F. I. D. E. S. sont faits aux diverses institutions et, en réalité, les chiffres des prêts du F. I. D. E. S. aux différentes institutions d'hébergement populaire ont été multipliés depuis trois ans, qu'il s'agisse de terrains de camping, de villages de vacances ou de gîtes de France. Nous en sommes à étudier un premier fonds de garantie qui permettrait une aide aux gîtes de France, et je crois que l'on peut ainsi ouvrir des possibilités pour le tourisme populaire qui seraient particulièrement importantes.

Dans le domaine des équipements collectifs nous avons réussi à obtenir une augmentation très sérieuse des crédits. Le commissaire général au tourisme a maintenant établi des plans progressifs d'hébergement à la montagne, et d'équipement au point de vue nautique. Plusieurs d'entre vous ont été tentés par l'idée de la présentation d'un budget d'équipement touristique. L'idée peut paraître séduisante. Mais qu'ils permettent de dire que je ne voudrais pas donner la tentation à tant de services qui sont sous mes ordres de considérer que ce budget d'équipement touristique dont on parle sert le tourisme et par conséquent qu'ils sont débarrassés.

On parlait des ports de plaisance tout à l'heure, 120 millions sont bien suffisants pour subventionner dans les ports de plaisance, les travaux dont les communes, les municipalités prennent l'initiative. En réalité vous savez bien que pour les ports importants, ports de commerce ou ports de pêche, les chambres de commerce nous proposent tout le temps certains aménagements qui en même temps qu'ils favorisent — du moins je l'espère — le commerce de la pêche, permettent en même temps de dégager des arrières-ports pour les yachts de plaisance. Combien, heureusement d'ailleurs, d'équipements portuaires, dans le Midi et sur certains points de la côte Atlantique ou de la Manche, ne sont pas des investissements touristiques mais surtout bénéficient au tourisme !

Il en est de même dans bien des aspects de mon ministère et même dans des ministères qui ne sont pas le mien. Il est sûr que tel plan qui vient d'être préparé pour redonner vie à telle ou telle région constitue un attrait touristique sérieux et dont on ne sait pas très bien s'il faudrait le faire figurer au budget d'équipement de M. Malraux ou au mien ou à quelque autre budget d'équipement. Ce qui est essentiel c'est que l'état d'esprit est changé et que maintenant la préoccupation touristique anime même les hautes administrations techniques et économiques, alors qu'autrefois elles étaient un peu tentées de considérer que le tourisme était un peu délaissé.

Je vous assure dans le domaine des ports maritimes et de voies navigables, il faut agir sans attendre demain. Pour le domaine routier, préoccupation qui devient de plus en plus la nôtre, ce qu'il faut en réalité c'est que dans tous les budgets on se serve le plus possible des moyens donnés pour un objectif déterminé de façon à aider le tourisme. C'est ainsi qu'on lui viendra en aide.

La grande question, qui est revenue toute la journée, sur laquelle je veux terminer, concerne la coordination des transports et des tarifs de la S. N. C. F. Je voudrais traiter ce sujet parce que je sais que c'est celui qui, peut-être, a préoccupé le plus grand nombre d'entre vous. Je voudrais auparavant répondre à M. Bayrou, qui m'a fait part de son inquiétude au sujet du reclassement des agents ferroviaires outre-mer.

En effet il y a deux catégories de cheminots d'outre-mer, ceux qui sont cheminots d'origine, pour lesquels il n'y a pas de difficulté et ceux qui étaient agents des travaux publics et qui ont été intégrés dans des régies ferroviaires parce que l'on avait besoin de personnel. Ces derniers ne sont plus considérés ni comme cheminots, ni comme des fonctionnaires, ils ne relèvent ni de l'une ni de l'autre catégorie, ce qui est inadmissible au point de vue de l'équité. Je veux assurer à M. Bayrou : j'entends que justice soit rendue à ces personnes que nous connaissons bien l'un et l'autre.

M. Sempé a évoqué le problème des petites lignes de chemins de fer. Je ne sache que j'en ai tant fermé, spécialement des petites lignes. En effet, il est exact que ces lignes font parfois affluer du trafic sur les grandes mais surtout du point de vue du développement régional, ces petites lignes ont une importance très grande. Dans certains cas, des lignes sont mortes d'elles-mêmes ou à peu près. On peut le constater et en tirer la conclusion. Mais il est évident qu'une politique orientée contre les petites lignes ne serait pas une bonne politique économique. M. Sempé peut être assuré que j'en suis aussi convaincu que lui-même.

J'aborde maintenant le problème de la coordination entre le transport routier et le chemin de fer. Je place là ma réponse à M. Brunhes au sujet de la formation professionnelle des transporteurs routiers, qu'il s'agisse des salariés ou qu'il s'agisse de ces artisans qui, par promotion sociale deviennent chefs d'entreprises routières et qu'il faut précisément aider à réaliser cette promotion sociale.

Je peux lui déclarer que son vœu sera réalisé et que le collectif qui doit être déposé la semaine prochaine sur le bureau des Assemblées donnera satisfaction à la suggestion si valable qu'il m'a présentée tout à l'heure. Je le remercie, en tout cas, de m'avoir aidé à préciser ce point qui me paraît essentiel.

Venons-en maintenant au fond du débat. Dès 1934, et surtout depuis 1949, la coordination est devenue une des bases de la politique du ministère des travaux publics, et pas seulement dans notre pays. Pourquoi ? Parce que du temps de mon heureux prédécesseur, M. de Freycinet, le chemin de fer était pratiquement sans concurrence. Par conséquent, la politique tarifaire, à l'époque, dépendait de l'idée *a priori* que l'on se faisait. Ce n'étaient pas les diligences ou les fourgons hippomobiles qui pouvaient apporter des modifications profondes aux décisions prises. Depuis que le développement des transports routiers et une certaine reprise de la batellerie se font sentir, il est clair que nous nous trouvons devant le fait suivant : les chemins de fer, qui ont réalisé des investissements considérables avec l'aide de l'Etat depuis cent ans, sont soumis à une concurrence qui, certes, peut être bonne mais quelquefois fort dangereuse. Ce que l'on appelle coordination, c'est le fait de trouver les règles à partir desquelles les chemins de fer, pour lesquels les investissements sont déjà réalisés et qui continuent au rythme que soulignait M. Pinton tout à l'heure dans son intervention, se trouveraient soumis à une concurrence qui entraînerait une baisse de leur potentiel malgré ces investissements, et cela d'une façon qui serait fort dangereuse pour toute la collectivité.

Tel est le principe de cette coordination. Je ne vous ferai pas un cours de coordination à cette heure. Le principe est un contingentement sévère pour les transports publics qui ne permet de mettre sur les routes, pour les transports à longue distance, qu'un tonnage limité de camions, et contre lequel s'élèvent les routiers qui jugent cette réglementation trop rigide.

Depuis 1949 — et tous les ministres ont successivement approuvé cette politique — on a décidé de pratiquer la coordination non pas tant par le « carcan » que par un moyen tarifaire, chaque mode de transport, qu'il s'agisse de l'eau, du rail ou de la route, étant doté d'un tarif publié à partir duquel l'usager pourrait choisir le mode qui convient le mieux à l'objectif qu'il recherche. Naturellement, pour que cela ait un sens, il faut que le tarif de chacun de ces moyens de transport s'inspire aussi largement que possible du prix de revient réel, faute de quoi il est vain de tenter une coordination tarifaire.

Cette politique a été approuvée en 1949 et en 1950, à plusieurs reprises, par les différentes assemblées. Finalement, nous avons réussi, après avoir rencontré mille difficultés — et M. Pinton m'a beaucoup aidé au Sénat sur ce sujet, l'an dernier, au moment de la discussion de mon budget, je ne l'ai pas oublié — nous avons réussi, dis-je, à établir une tarification routière, tarification certes imparfaite, comme l'est toute œuvre humaine et notamment toute œuvre ministérielle, mais enfin une tarification routière qui, peu à peu, va permettre de remettre de l'ordre dans ce secteur ; son entrée en application se fera grâce aux contrôleurs routiers que vous avez bien voulu, par le dernier collectif, me permettre d'instituer.

Le seul reproche que je ferai à cette tarification routière, c'est qu'elle était moins proche que je ne l'aurais voulu des prix de revient et plus proche des prix souhaités par la S. N. C. F.

La seconde étape consiste à doter la S. N. C. F. d'un tarif qui se rapproche à son tour plus des prix de revient, tout en étant légèrement différent des tarifs routiers, permettant ainsi la spécialisation et la recherche par chacun des usagers du mode de transport qui lui convient le mieux.

M. Jean Bardol. Permettez-moi de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Bardol, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Jean Bardol. Je suis absolument d'accord pour coordonner les différents transports et coordonner également les tarifs, mais il ne s'agit pas non plus de porter atteinte à certains transports qui font vivre des centaines et des centaines de Français, en avantageant certaines autres formes de transport.

Je vous ai écrit dernièrement — c'est une question très importante — au sujet du fait que la S. N. C. F. vous a demandé une dérogation pour pouvoir appliquer à partir du 15 novembre le tarif préférentiel n° 11 au sujet du transport des ciments.

Or, depuis des temps immémoriaux ce transport des ciments entre les ports de la Manche et les ports bretons est effectué par des caboteurs. Déjà notre cabotage souffre beaucoup de la concurrence belge ou allemande, vous le savez. Aujourd'hui, en accordant des tarifs préférentiels qui permettent au ciment d'être transporté à vil prix, on fait un cadeau à ces sociétés cimentières entre le Nord ou Paris et la Bretagne. Vous avez porté un coup très rude à l'industrie du cabotage sur l'ensemble des côtes de l'Atlantique et de la Manche, ainsi qu'à la manipulation, c'est-à-dire aux ouvriers dockers de Boulogne et des autres ports qui vont voir un tiers de leur travail ainsi supprimé. (*Applaudissements.*)

M. le ministre des travaux publics. La question m'a été posée, comme vous l'avez vu, mais dans l'autre sens, bien entendu. C'est pourquoi j'ai opposé un veto à la demande de la S. N. C. F. J'ai sur mon bureau le dossier que je cherche à régler. En bon coordinateur des transports, à la mesure de mes lumières, je vais m'efforcer de trouver une solution valable qui tienne compte et des intérêts du cabotage auquel comme ministre de la marine marchande je suis profondément attaché, et les intérêts de la S. N. C. F. auxquels, comme ministre des transports, je suis également profondément attaché.

La coordination tarifaire est un moyen essentiel à condition que la tarification soit à peu près fidèle à la réalité des coûts. La S. N. C. F. ? Dans le passé, et conformément d'ailleurs à la *loi qui* l'a instituée, s'est efforcée de serrer au plus près la vérité de ses prix de revient. Elle a abouti à l'indexation des gares qui, du point de vue de l'aménagement du territoire, me paraît en effet fort critiquable.

C'est pourquoi je voudrais dire à tous ceux qui sont intervenus, ainsi que M. Billiemaz l'a fort bien analysé ce matin, qu'il faut comparer ce projet, non pas à la péréquation du temps de Freycinet, qui comportait un certain nombre d'inconvénients graves, mais à l'indexation des gares, parce que c'est le système qui existe. Or, l'indexation des gares, du point de vue de l'aménagement du territoire et du point de vue des régions agricoles, est beaucoup plus néfaste que la méthode envisagée.

Je m'explique rapidement. Si je prends la ligne Paris—Brest, Paris a certainement une indexation très avantageuse et Brest une indexation moyenne. Donc tout transport Paris-Brest se trouvait, avec le système de l'indexation des gares, réalisé à un prix relativement favorable. Mais s'il s'agissait de faire partir de Chartres tel ou tel produit de la Beauce, ou plus encore de Nogent-le-Rotrou, pour l'amener à je ne sais quel point de la ligne situé avant Brest, alors on se trouvait avoir deux gares avec une indexation minimale. Au lieu de bénéficier du tarif favorable de Paris à Brest, soit pour 500 kilomètres environ, il fallait payer, pour quelque 440 kilomètres, par exemple, un tarif beaucoup plus élevé. Cela est important, en sens inverse, en particulier pour les produits agricoles qui, généralement, partent de gares situées avant Brest et, souvent, ne viennent pas jusqu'à Paris.

Pour que la comparaison soit valable, il faut se fonder, non pas sur la péréquation idéale du temps de Freycinet, mais sur la péréquation telle qu'elle existe.

La deuxième idée est celle-ci. La S. N. C. F. a envisagé dans ce système ce qu'on appelle un « basculement » et qui est conforme au prix de revient, c'est-à-dire une certaine diminution pour les longues distances et une certaine augmentation pour les courtes distances, car, bien sûr, les frais généraux de la S. N. C. F. se répartissent différemment selon le cas.

Ce basculement est favorable, d'abord, à la vente des produits, agricoles ou non, venant de loin, en tout cas à une spécialisation du trafic un peu mieux organisée que dans l'état présent des choses.

Troisièmement, on m'a demandé — c'est mon ami M. Colin, je crois — « En définitive, quelle est votre politique en matière d'aménagement du territoire ? ».

De mon point de vue, cela revient à poser le choix des grands axes. Il faut favoriser le développement du territoire, dans toute la mesure du possible, là où déjà des investissements importants ont été faits.

Je pense naturellement aux grands axes de transport, mais il n'y en a pas uniquement, fort heureusement, dans les régions déjà très industrialisées.

Il est plus facile — vous l'avez très bien dit à propos de la discussion de la liaison fluviale de la mer du Nord à la Méditerranée — de procéder à un aménagement des territoires le long des grands axes fluviaux, le long des grandes lignes de chemins de fer, le long des grandes routes.

M. Lucien Grand. Et les autres ?

M. le ministre des travaux publics. Je réponds à la question relative à l'aménagement du territoire. Cela — je le dis très franchement — ne consiste pas à donner aux 3.600 cantons de France la possibilité de se développer. L'aménagement comporte forcément un choix et l'on comprend que le ministre des transports souhaite pour sa part que les infrastructures déjà créées au prix d'énormes efforts, soient utilisées au maximum, car, comme le chemin de fer pénètre à travers la France. Cela fait déjà un système d'arêtes extrêmement valable dans des régions souvent fort sous-développées du point de vue des moyens de transport ou de la vie économique.

Dans ces conditions, que propose la Société nationale des chemins de fer français ? Un tarif qui s'efforce de répondre à sa vocation et elle essaie d'obtenir un équilibre approximatif de ses recettes en serrant d'aussi près qu'il est convenable les prix de revient.

Elle le fait pour trois raisons. D'abord, pour répondre à la concurrence des nouveaux venus fort intéressants que sont les transporteurs routiers, pour ne pas parler des transporteurs fluviaux. Si elle ne le faisait pas, mesdames et messieurs les sénateurs — vous vous en rendez bien compte et M. Billiémaz l'a fort bien dit ce matin — les bons trafics, ceux qui lui rapportent, lui seraient enlevés par ses concurrents qui, eux, ont beaucoup de souplesse et de liberté, n'ayant pas les obligations de service public.

En définitive, en voulant empêcher la Société nationale des chemins de fer français de tenir un certain compte du prix de revient, on aboutirait à accroître considérablement son déficit et à perdre le bénéfice des investissements réalisés. Il est nécessaire, si l'on veut que la Société nationale des chemins de fer français remplisse sa tâche de service public, de lui permettre d'avoir une politique commerciale pour que sa situation financière ne soit pas gravement compromise.

Il est certain que la Société nationale des chemins de fer français a fait, en ces dernières années, des progrès techniques considérables auxquels vous avez tous rendu hommage, mais il est incontestable que, dans le même temps, son trafic ne s'est pas accru autant que ceux d'autres modes de transport. Si la productivité de la Société nationale des chemins de fer français s'est considérablement accrue, sa part dans le total des transports s'est souvent réduite.

Je tiens à souligner ici ce qu'on perd souvent de vue, à savoir que le concurrent le plus dangereux de la Société nationale des chemins de fer français n'est pas le transporteur public de marchandises ; c'est l'entreprise qui s'équipe avec une flotte privée de camions et qui retire à la compagnie nationale sa clientèle.

En raison de cette situation, la seule défense de la Société nationale des chemins de fer français est d'avoir un tarif aussi proche que possible du prix de revient.

Si on demande — la question m'a été posée cet après-midi — pourquoi il existe des tarifs S. N. C. F. favorables aux trafics importants, je répondrai que si mes prédécesseurs ont retenu le principe de « la convention tarifaire » dont la dépéréquation permettrait d'ailleurs de limiter considérablement la portée, c'est essentiellement parce que la Société nationale des chemins

de fer français se trouve désarmée face aux entreprises qui lui disent : « Si vous ne nous consentez pas des tarifs réduits, nous assurerons nous-mêmes nos transports par camions et vous vous arrangerez pour assurer l'équilibre de votre gestion. » On est donc obligé de définir un tarif ferroviaire qui se rapproche de la réalité des prix de revient.

C'est pourquoi, mesdames, messieurs — je le dis très simplement en particulier à M. Pinton — deux orientations sont ici possibles. Ou c'est la notion de service public qui l'emporte, ce qui est très admissible, mais alors il faut défendre la Société nationale des chemins de fer français beaucoup plus sérieusement contre la concurrence des autres moyens de transports libres et resserrer la réglementation déjà vigoureuse qui s'impose aux entreprises privées de transport.

M. Léon David. Et les cheminots ?

M. le ministre des travaux publics. ... ou bien, au contraire, on veut respecter la liberté des entreprises privées de transport, et alors il faut mettre la Société nationale des chemins de fer français dans une situation suffisamment concurrentielle. C'est l'une ou l'autre de ces deux solutions qu'il faut choisir.

Si l'on renonce à la coordination tarifaire aujourd'hui, on le fera en pensant seulement maintenir l'état de choses actuel ; en réalité on aura condamné à échéance la liberté des entreprises de transports privés. En effet, à la longue, les effets que j'ai indiqués et qui découlent logiquement de la situation des choses se produisant, on sera conduit à prendre des mesures auxquelles on ne songe pas aujourd'hui.

Y a-t-il contradiction absolue entre les préoccupations qui ont été exprimées et les nécessités d'une politique de coordination des transports ? Mais non ! Votre commission des affaires économiques, avec beaucoup d'audace, a proposé un système pour concilier les deux préoccupations. Ce que se propose d'obtenir la réforme tarifaire n'est pas très différent. Il faut que toute la partie du réseau qui peut se défendre commercialement le fasse, mais il convient naturellement que des compensations soient prévues en faveur d'un certain nombre de trafics intéressant certains produits ou certaines régions.

A ce point du débat je voudrais, en toute sérénité, faire état de quelques chiffres pour marquer que, réellement, le problème que nous posons est plus psychologique qu'économique.

Le chiffre d'affaires des entreprises industrielles et commerciales de l'ensemble de la Bretagne, en 1957, a été de 10.958 millions et les recettes de l'agriculture commercialisée dans la même région de 3.304 millions. Dans le même temps, les recettes de la S. N. C. F. réalisées dans l'ensemble de cette région ont représenté moins de 2 p. 100 de son chiffre d'affaires.

Une partie, disons la moitié environ des productions visées, est transportée par camion. Une modification supposée de 10 p. 100 des tarifs S. N. C. F. en plus ou en moins aboutirait, au maximum, à provoquer une différence de prix de revient de 0,35 p. 100 en plus ou en moins. Ce n'est pas négligeable, mais ce n'est pas non plus considérable.

J'ai pris le cas de la Bretagne, mais j'ai également ici des chiffres intéressant l'Allier, le Cantal, la Corrèze et la Creuse. Il est clair qu'en réalité l'action d'une modification des tarifs des transports sur l'aménagement du territoire est matériellement beaucoup moins importante qu'on ne le croit.

Il reste le domaine psychologique et cela mérite naturellement considération. C'est pourquoi à l'occasion de la réforme tarifaire des compensations seront prévues : compensation interne assurée par la S. N. C. F. et compensation externe dans le budget des travaux publics ou dans celui de l'agriculture, comme cela existe déjà pour le F. O. R. M. A.

Je voudrais, en terminant, citer encore quelques chiffres. On m'a dit : « Vous vous intéressez à la Bretagne. Vous avez admis que pour les produits agricoles, des mesures particulières pourraient intervenir. Mais nos départements sont déjà industrialisés. »

Pour répondre à cette objection, je prendrai un exemple. Les propositions de la S. N. C. F. concernant le transport des tôles destinées aux chantiers navals de Saint-Nazaire aboutiraient à une baisse de tarif de l'ordre de 10 p. 100. Je puis également prendre l'exemple des expéditions de telle coopérative agricole qui se trouve mieux placée et bénéficiera d'une baisse de 13 p. 100 tandis que d'autres, moins bien situées, auront à subir une augmentation, mais l'incidence sur le prix de revient — je le répète — n'apparaissant qu'au rang des décimales.

Je ne voudrais pas prolonger cette explication. Ce que je voulais dire, c'est, d'abord, que cette idée de coordination tarifaire ne date pas d'aujourd'hui. Progressivement, les études sont poussées et serrées pour essayer de voir clair et permettre malgré tout que le choix de l'usager s'exerce librement.

Nous comprenons que tout changement apporte nécessairement et toujours une gêne à quelqu'un ; c'est cette gêne que nous nous efforçons de limiter. Bien entendu, ceux qui seront gênés protesteront, mais ceux qui seront avantagés ne diront rien. Il faut pouvoir concilier deux politiques : une politique de coordination des transports, qui est indispensable et dont je suis responsable, et une politique d'aménagement du territoire, qui n'est pas principalement de ma compétence, mais à laquelle je suis naturellement attaché comme membre du Gouvernement.

En réalité, je ne crois pas que la menace soit aussi grave qu'on le croit, mais j'estime néanmoins que là où il pourrait y avoir difficulté ou menace, les compensations doivent jouer. C'est à cela que nous nous appliquons depuis longtemps.

Si je suis obligé d'attacher tant d'importance à cette question tout comme vous-même, c'est par ce qu'il ne se pose pas seulement, comme le disait M. Brunhes cet après-midi, un problème de coordination dans le cadre strict de la France. Il ne s'agit pas tant pour moi, encore que ce soit essentiel, de coordonner nos transports routiers avec notre S. N. C. F. et nos transports fluviaux ; il faut le faire dans le cadre du Marché commun.

Lorsque mardi prochain, je serai à Bruxelles pour discuter de la politique européenne des transports, il faut que je puisse intervenir sur des bases suffisamment logiques et défendables pour être entendu à la fois par ceux qui sont partisans d'une politique rigoureuse en matière de contingents, comme les Allemands, et par ceux qui sont partisans d'un libéralisme qu'il nous serait difficile de subir en ce moment, comme nos amis néerlandais.

Je crois que sur la base de la coordination tarifaire et d'un certain rapprochement avec le prix de revient, j'ai une position suffisamment raisonnable pour être adoptée par tous et suffisamment apte à protéger les intérêts français essentiels.

Je suis obligé, lorsque je défends la politique de coordination qui est celle du Gouvernement, de m'inspirer des préoccupations intérieures qui sont les nôtres à tous, mais je dois également tenir compte des préoccupations à un peu plus long terme qui sont aussi nécessairement les nôtres.

Je vous demande très simplement d'en tenir compte lorsque vous donnerez votre appréciation d'ensemble sur la valeur de cette politique, dont vous reconnaîtrez que je ne la mets en application que très lentement et progressivement, trop lentement et trop progressivement au gré de certains. Mais c'est un double choix que nous faisons, choix pour maintenir un minimum de liberté à l'industrie privée dans le domaine des transports en France et choix pour faire triompher une solution sage dans l'organisation du Marché commun européen des transports. (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

La discussion générale est close.

Nous allons examiner les crédits concernant les travaux publics et transports figurant aux états C et D.

ETAT C

(*Dépenses ordinaires. — Mesures nouvelles.*)

« Titre III (moyens des services) : plus 40.786.508 nouveaux francs. »

Par amendement n° 36, M. Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances, propose, au nom du Gouvernement, de majorer ce crédit de 31.000 nouveaux francs.

La parole est à M. le ministre.

M. Auguste Pinton. Où est donc M. Giscard d'Estaing ?

M. le ministre des travaux publics. En réalité, mesdames, messieurs, la solidarité gouvernementale me permet de remplacer modestement M. Giscard d'Estaing, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

M. Jean Nayrou. M. Debré y voyait des inconvénients lorsqu'il était sénateur !

M. le ministre des travaux publics. Vous savez qu'il s'agit du recrutement du personnel du district de Paris.

Vous avez fait un certain nombre d'observations à ce sujet, mais je suis autorisé à vous dire que le nombre de trente-huit personnes, qui avait été prévu comme collaborateurs du délégué général, sera réduit, dans la présentation définitive, à vingt-neuf. Dans le moment présent, j'insiste simplement sur le recrutement de cet ingénieur en chef qui sera en subsistance au ministère pour servir de collaborateur du délégué général.

Vous reconnaîtrez qu'après ce qui a été dit cet après-midi, notamment par M. Bonnefous, la nécessité dans le district de Paris d'avoir un ingénieur, et notamment un ingénieur adjoint pour les travaux routiers, s'impose d'elle-même. Je ne crois pas que l'amendement soit injustifié si l'on songe aux préoccupations qui sont les nôtres à tous.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* La commission des finances avait pensé que la solidarité ministérielle conduirait M. le ministre à faire ce que M. Giscard d'Estaing avait fait hier soir, c'est-à-dire à retirer l'amendement.

M. Giscard d'Estaing a entendu les explications fournies par la commission des finances. Cette dernière avait estimé, en effet, que si le poste de délégué général pouvait être conservé, l'état-major pouvait être recruté dans les administrations existantes et non pas par des créations d'emplois. Il ne s'agit pas ici, justement de détacher quelqu'un du ministère mais, d'après l'exposé des motifs, d'une création d'emploi.

Nous ne pouvons pas modifier ce que nous avons dit hier à M. Giscard d'Estaing. La solidarité de la commission des finances me conduit à demander au Sénat de repousser cet amendement, à moins que, monsieur le ministre, vous ne préfériez le retirer.

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics. Le ministre ne peut que soutenir cet amendement déposé par un de ses collègues. Il n'y a aucune indication me prouvant qu'il aurait donné son accord pour le retirer. Je crois même que c'est l'inverse qui est vrai.

M. Yvon Coudé du Foresto. M. le Premier ministre m'a fait dire hier qu'il allait déposer un nouvel amendement lundi matin en ce qui concerne le principal...

M. le ministre des travaux publics. C'est cela.

M. Yvon Coudé du Foresto. ... et non pas en ce qui concerne votre budget.

M. le ministre des travaux publics. Exactement.

M. Yvon Coudé du Foresto. Cela va tout changer.

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics. A la vérité, il y avait quatre amendements relatifs à l'ensemble du problème du district : trois amendements spéciaux portant particulièrement sur des ministères et un quatrième de caractère général. C'est de ce dernier que nous parlons en ce moment et c'est à son propos que je puis dire que le nombre des collaborateurs du délégué général sera ramené de 38 à 29.

Par contre, je me dois de maintenir l'amendement de mon collègue M. Giscard d'Estaing contre l'avis de la commission des finances.

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* La méthode suivie n'est pas bonne qui consiste à anticiper sur la décision qui devra être prise sur le fond après que M. le Premier ministre aura déposé son amendement. Si nous votons dès aujourd'hui sur cet emploi d'ingénieur, cela nous conduira nécessairement à accepter toutes les autres parties du texte. Or nous voulons nous réserver la discussion globale et je suis donc conduit à vous demander de repousser l'amendement.

M. Amédée Bouquerel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bouquerel.

M. Amédée Bouquerel. La loi sur le district a été votée ; celui-ci doit donc fonctionner. Or, ce qui nous est demandé aujourd'hui, c'est de donner au délégué général du district un conseiller technique, car les travaux auxquels il va devoir faire face sont considérables. Ce sont des milliards qui vont être utilisés et il est nécessaire que le délégué général ait à ses côtés un conseiller technique pour le guider, l'orienter, pour faire les choix qui s'imposeront dans les travaux à réaliser.

Si l'on veut donc être raisonnable, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'attendre pour voter l'amendement en question qui règle la composition générale des fonctionnaires du district. Il s'agit pour nous maintenant de savoir si nous voulons donner au délégué général du district le conseiller technique qui lui permettra de le faire fonctionner. C'est pourquoi j'insiste auprès de vous pour que vous preniez en considération cet amendement, amendement plein de bon sens, car jamais le district ne pourra fonctionner sans que le délai général ait à ses côtés le conseiller technique nécessaire.

C'est pourquoi, à titre personnel, je demande à nos collègues de voter l'amendement proposé par le Gouvernement.

M. Antoine Courrière. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Courrière.

M. Antoine Courrière. Je voudrais indiquer que le groupe socialiste votera contre l'amendement. Il apparaît, en effet, assez déraisonnable qu'en ce qui concerne le district de Paris, pour lequel on nous avait affirmé qu'il n'y aurait pas une administration spéciale, on fasse payer par l'Etat ce que le district ne pourrait payer. Il nous apparaît, en effet, qu'il s'agit là d'une administration purement locale qui intéresse la région de Paris et dont les finances seront locales.

Vous voudriez faire payer par les contribuables de l'Aude ou du Calvados, par exemple, des fonctionnaires qui vont servir uniquement le district de Paris. Cela nous paraît déraisonnable. C'est la raison pour laquelle nous voterons contre l'amendement et nous déposons une demande de scrutin.

M. Jacques Soufflet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Soufflet.

M. Jacques Soufflet. Je voudrais poser une question à M. le ministre. Dans l'état actuel des effectifs de son ministère, lui est-il possible d'envisager le détachement d'un ingénieur en chef auprès du délégué général sans création d'emploi, ou ses effectifs ne le lui permettent-ils pas sans création d'emploi ? Dans la deuxième hypothèse, je ne comprends pas pourquoi notre Assemblée refuserait de prendre en considération cet amendement, puisque nous avons voté la loi instituant le district de la région parisienne.

M. Amédée Bouquerel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bouquerel.

M. Amédée Bouquerel. Je voudrais apporter une précision à M. Courrière. Lorsqu'on a créé le district, on n'a pas pas créé une administration spéciale. Il est question précisément de mettre en place un organisme qui utilisera au mieux les crédits que l'Etat va mettre à sa disposition. N'oubliez pas que l'Etat apporte une participation importante dans les travaux réalisés par le district.

Alors quel serait le technicien le mieux qualifié, sinon un ingénieur en chef des ponts et chaussées, pour apprécier l'utilité des travaux et la nécessité de les financer ? C'est pourquoi je me permets très amicalement d'insister pour que vous donniez votre appui à l'amendement proposé.

M. Antoine Courrière. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Courrière.

M. Antoine Courrière. Je m'excuse, nous n'avons pas parlé de la même chose. Je ne vous dis pas qu'il ne soit pas nécessaire que le district ait à sa disposition un ingénieur en chef des ponts et chaussées, mais je trouve aberrant qu'on puisse payer cet ingénieur en chef, non point sur les finances du district mais sur celles de l'Etat ; ce serait alors les contribuables qui paieront l'ingénieur en chef dont se servira le district de Paris.

M. Auguste Pinton. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

M. le président. La parole est à M. Pinton.

M. Antoine Pinton. Je voterai contre l'amendement.

N'étant pas parlementaire de la région parisienne, je suis un peu gêné pour prendre part à ce débat. On nous a expliqué qu'un district était un organisme de collectivités locales qui devait, par définition, respecter la liberté de décision et l'autonomie de ces collectivités locales.

Soyons sérieux ; j'en appelle à vous tous qui avez des responsabilités sur le plan local. Si l'on met pour diriger de tels organismes des fonctionnaires de l'Etat, à qui obéiront-ils ? A l'Etat, et en réalité je constate qu'on s'achemine dans ce cas vers une confiscation encore plus marquée de l'autonomie communale...

M. Jean Bardol. Très bien !

M. Auguste Pinton. ... en faisant diriger les organismes des collectivités locales par des fonctionnaires d'Etat. Cela signifie que c'est l'Etat qui dirigera les groupements de collectivités locales. Que vous les appeliez districts ou syndicats, le résultat sera le même.

C'est pourquoi, sans connaître à fond la question, mais en vertu d'une saine prudence nourrie par une expérience déjà ancienne, je préfère voter contre l'amendement du Gouvernement. Je ne suis pas sûr d'avoir raison, mais je suis sûr de ne pas me tromper. *(Rires et applaudissements.)*

M. Amédée Bouquerel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bouquerel.

M. Amédée Bouquerel. Je voudrais rappeler au Sénat que le district a été formé avec des moyens de financement tout à fait particuliers, composés de trois tiers : un tiers de subventions

d'Etat, un tiers d'emprunts et un tiers de participation des collectivités locales.

Par conséquent, que le fonctionnaire en question soit payé directement par l'Etat ou qu'il le soit sur les fonds du district, il n'en est pas moins vrai que c'est toujours l'Etat qui le paiera !

Alors qu'on semble craindre que ce fonctionnaire porte atteinte à l'autonomie des collectivités locales, j'interroge ici tous les présidents des conseils généraux, tous les maires des villes importantes : quel est le président d'un conseil général qui ne s'appuie pas sur la technicité de l'ingénieur en chef départemental pour régler les travaux de son département et particulièrement les travaux d'investissements, qu'il s'agisse de voirie, d'alimentation en eau potable ou même, actuellement, de constructions scolaires ?

M. Joseph Raybaud. La compétence des ingénieurs en chef n'est pas en cause !

M. Amédée Bouquerel. Ce qui est vrai pour nos départements, ce qui est vrai pour nos villes et nos communes va l'être encore, à plus forte raison, pour le district de Paris.

C'est pourquoi, à mon avis, c'est là une mauvaise querelle et je vous demande avec insistance de voter l'amendement en question.

M. Roger Lachèvre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Lachèvre.

M. Roger Lachèvre. Mes chers collègues, j'appartiens à la commission des finances et je suis généralement un commissaire discipliné. Je voudrais simplement faire l'observation suivante. Cet amendement qui se présente à l'occasion du budget des travaux publics et qui nous demande de créer un poste d'ingénieur en chef des ponts et chaussées n'est pas le seul de ce genre. Dans un autre domaine, il nous est également demandé de prévoir la création d'un poste de préfet.

Je rejoins alors mon collègue Soufflet, car, en même temps que je me demande si l'administration préfectorale n'aura pas la possibilité de mettre à la disposition de M. le délégué général au district un préfet inoccupé, je me demande également si M. le ministre n'aura pas, à l'intérieur de son immense administration, la possibilité de mettre à la disposition du délégué général un ingénieur en chef des ponts et chaussées.

C'est tout mon souci, monsieur le ministre, car, en dehors de cela, j'ai voté en faveur du district et je sais, en tant qu'élu de la région parisienne, ce que nous pouvons en attendre et je sais aussi la chance que nous avons de voir à sa tête un homme comme M. Delouvrier. Nous sommes tout de même préoccupés en la circonstance et si nous vous donnons maintenant un ingénieur en chef des ponts et chaussées, il n'y a pas de raison que vous ne nous demandiez pas lundi un préfet.

Ce sont des problèmes que je soumets, mes chers collègues, à votre réflexion.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

M. Valéry Giscard d'Estaing, *secrétaire d'Etat aux finances.* Je crois que le Sénat est tout à fait informé des données de ce problème et il ne saurait en être autrement, en particulier après qu'il ait entendu l'explication passionnée de M. le sénateur Bouquerel.

Deux solutions vous sont proposées dans cette affaire. D'une part, un amendement a été déposé qui créait des emplois concernant l'administration du district lui-même et, dans ce cas, ces emplois entraient dans le cadre de la définition que souhaitait le président Courrière, en ce sens que les personnels payés par le district étaient recrutés à cette fin. Néanmoins, cet amendement n'a pas eu de chance et il a été repoussé par la commission des finances et, je crois, à une majorité suffisamment large pour que je puisse y inclure les amis du président Courrière. (*Sourires.*)

Nous vous proposons aujourd'hui une solution complémentaire qui est celle de la création d'un certain nombre d'emplois d'agents techniques qui devront être mis à la disposition du délégué général du district. Chacun sait, en effet, qu'un des rôles de ce délégué général de district sera de surveiller l'exécution et la coordination d'un très important travail de desserte routière de la région parisienne.

Nous avons suffisamment entendu parler de la nécessité d'aménager les accès de la région parisienne pour penser qu'il y aura des travaux considérables à réaliser. Le délégué général aura besoin d'un conseiller en matière routière et, quel que soit le sentiment — je pense favorable — qu'on puisse avoir sur le corps des ponts et chaussées, on ne peut pas improviser un conseiller en matière d'accès routiers et il est clair qu'il faut prendre une personne ayant la formation et l'expérience de ce poste.

La seule question qui se pose est celle de savoir s'il faut, à cette occasion, créer un emploi supplémentaire ou mettre un fonctionnaire déjà en exercice à la disposition du délégué général.

Plusieurs sénateurs. Voilà la question !

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je voudrais vous rendre attentif sur une confusion que nous commettons souvent, et que je commets souvent moi-même, entre les personnes et les emplois. S'il doit y avoir un ingénieur en chef des ponts et chaussées travaillant comme conseiller auprès du délégué général du district, il doit être payé sur l'emploi correspondant. La question de la provenance de la personne physique est différente. En fait, compte tenu des excédents très importants que nous avons dans le corps d'outre-mer des ponts et chaussées, je pense qu'on ne recrutera pas un ingénieur en chef des ponts et chaussées supplémentaire. Leur nombre restera le même, mais ceux dont nous ne savons pas comment assurer l'emploi ou la rémunération seront rémunérés sur le poste concernant le district.

Ainsi ceux qui, dans cette affaire, ont des préoccupations d'ordre économique que, professionnellement, je comprends, devraient reporter leur attention sur l'amendement que nous aurons à discuter concernant les effectifs propres du district. S'il doit y avoir un embryon d'administration, c'est à propos de cet amendement que nous devrons l'établir. Pour aller dans le sens souhaité par le Sénat, l'amendement proposera une réduction appréciable par rapport aux demandes.

Par contre, en ce qui concerne la nomination d'un ingénieur en chef des ponts et chaussées, tous les administrateurs locaux qui ont eu à connaître des travaux de cette nature, savent que le délégué général aura besoin d'une information de ce genre. Cela permettra de régulariser la situation d'un fonctionnaire qui existe et qui sera désormais rémunéré sur cet emploi.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* Vous avez en effet posé le problème comme il devait l'être et nous n'avons d'ailleurs aucune illusion : ce n'est certainement pas un ingénieur gagnant à peu près 180.000 francs par mois qui sera le grand spécialiste du district de Paris ; nous savons lire les textes ! Il s'agit simplement de savoir s'il faut créer un certain nombre d'emplois.

Sur la première protestation élevée par le Sénat à l'occasion de ce premier amendement qui comportait la création de 38 postes, M. le secrétaire d'Etat veut bien nous dire qu'il reviendra avec un autre amendement portant création d'un nombre moins élevé de postes, ce qui veut dire que le Sénat n'a pas eu tort de vouloir examiner la question de plus près.

Je vous demande aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous n'accepteriez pas que les amendements, aussi bien celui dont nous discutons que celui qui viendra en discussion demain à l'occasion du budget de l'intérieur, soient liés avec celui que vous déposerez afin que le Sénat tranche le tout. Ainsi, on parlera de la même chose au même moment. Au contraire, si vous faites trancher cette question par le vote dudit amendement aujourd'hui, nous arriverons dans ce débat futur avec un préjugé favorable si nous avons déjà accepté des créations de postes et avec un préjugé défavorable si nous refusons d'ores et déjà ces créations.

Je souhaite que le Sénat regarde de près l'amendement que vous avez l'intention de présenter et qui doit comporter une organisation complète. Si vous voulez bien renvoyer l'examen de tous ces amendements qui concernent la même chose au même jour et à la même heure, le Sénat tranchera le tout.

Nous ne voulons pas, ce soir, faire à l'avance un sort à l'amendement que vous devez déposer dimanche.

Je demande donc au Sénat de repousser l'amendement quitte à le reprendre lundi en présence des nouvelles propositions de M. le secrétaire d'Etat.

M. le président. Le Gouvernement maintient-il l'amendement ?

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est maintenu.

M. Antoine Courrière. J'avais demandé un scrutin public. Pour faire gagner du temps au Sénat, je le retire.

M. Roger Houdet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Houdet pour explication de vote.

M. Roger Houdet. J'avoue que je ne comprends plus très bien. Je croyais, d'après les paroles de M. le secrétaire d'Etat aux finances, qu'il n'était pas question de créer un poste nouveau mais un emploi au district de Paris, que cet emploi pourrait être comblé par le détachement d'un fonctionnaire des travaux publics, par exemple un fonctionnaire des cadres d'outre-mer des travaux publics, ce qui avait pour conséquence que le trai-

tement de ce fonctionnaire passait des travaux publics au district de Paris et que nous aurions à l'examiner lorsque nous étudierons le statut du personnel du district, sans modifier en aucune façon le budget du ministère des travaux publics.

M. Lucien Grand. Voilà !

M. Roger Houdet. Or, ce que l'on nous demande actuellement, c'est de voter la création d'un emploi d'ingénieur en chef des ponts et chaussées au ministère des travaux publics et j'avoue que je ne comprends plus ! (*Très bien.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 36.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 125, M. Nayrou et les membres du groupe socialiste proposent d'augmenter le crédit du titre III de 2.740.683 NF.

La parole est à M. Nayrou.

M. Jean Nayrou. Mes chers collègues, cet amendement tend à supprimer la réduction de crédits prévue, en mesures nouvelles, au chapitre 31-13. Il importe de rétablir d'urgence le nombre des postes de conducteurs de chantiers et d'agents des travaux par les nominations indispensables et la titularisation des auxiliaires.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* L'amendement n° 125 est recevable ; mais, compte tenu des positions adoptées l'an dernier et cette année en ce qui concerne la réforme de l'administration centrale des ponts et chaussées et de l'administration des ponts et chaussées, réforme qui prévoit une réorganisation des services accompagnée, d'ailleurs, d'un certain nombre de suppressions d'emplois, la commission considère que les réductions de crédits qui résultent de l'application de la troisième tranche de la réforme sont acceptables et elle demande au Sénat de maintenir les crédits tels qu'ils sont proposés à ce chapitre. En conséquence, la commission vous demande de repousser l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics. Je remercie la commission d'avoir, en accord avec le Gouvernement, pris la position que j'ai dite et que j'ai d'ailleurs expliquée à cette tribune tout à l'heure. C'est, en effet, la conséquence de la réforme.

Par ailleurs, le recrutement des conducteurs et agents de travaux, dans le cadre de la réforme, va reprendre incessamment, comme je l'ai déclaré. Par conséquent, une application étant prévue et approuvée, il faut maintenir les chiffres tels qu'ils sont.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 127, M. Pellenc et Mlle Rapuzzi, au nom de la commission des finances, proposent de réduire le crédit du titre III de 6.419.886 nouveaux francs.

La parole est à Mlle Rapuzzi.

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* La commission des finances ayant proposé le rejet des crédits du fonds spécial d'investissement routier elle vous propose, par voie de conséquence, la suppression des crédits du titre III du budget des travaux publics concernant le fonctionnement de ce fonds.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics. En fait, le Gouvernement n'est pas concerné par cet amendement, en ce sens que la commission des finances a pris une position — qui n'est évidemment pas celle du Gouvernement — sur le fonds routier et qu'elle demande au Sénat de tirer les conséquences de cette attitude sur le problème qui sera traité dans quelques jours.

Le Gouvernement, lui, dans quelques jours — et je ne veux pas ouvrir la discussion dès maintenant — expliquera pourquoi il ne peut pas être d'accord avec la commission des finances.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Le Gouvernement ne désespère pas d'ici lundi, jour où nous discuterons le budget des comptes spéciaux du Trésor, de faire revenir la commission des finances et le Sénat sur le vote qu'ils ont émis en ce qui concerne le fonds d'investissement routier.

Nous avons écouté avec beaucoup d'intérêt les rapporteurs, notamment hier, celui de la commission de l'intérieur, M. Masteau, qui a fait état de certaines insuffisances du fonds d'investissement routier.

Dans la discussion qui aura lieu lundi sur ce sujet, nous nous efforcerons de répondre aux préoccupations du Sénat pour obtenir dans ce domaine un vote favorable. Pour ne pas compliquer la procédure — et je ne suis nullement sûr du vote qui sera émis — je vous demande de ne pas voter l'amendement. De toute façon, le Sénat conservera sa liberté : s'il veut supprimer les crédits du fonds d'investissement routier, il le fera ; mais, s'il veut les conserver, il n'aura pas besoin pour autant de revenir sur le budget des travaux publics.

Je souhaiterais que Mlle Rapuzzi veuille bien se rallier à ma position sur cette question de procédure.

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi.

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* Je comprends très bien les arguments de M. le secrétaire d'Etat, mais la commission des finances est obligée de s'en tenir à la position qu'elle a adoptée et elle demande au Sénat de ne pas préjuger, pour l'instant, le vote qui sera émis à la suite du nouvel examen des crédits affectés au fonds d'investissement routier et dont a parlé à l'instant M. le secrétaire d'Etat.

Il est évident — d'ailleurs la rédaction de notre amendement le précise — que, si le Sénat revient sur le vote émis, la conséquence logique sera de renoncer à cet amendement ; mais, en l'état actuel de la question, notre vote ne serait pas logique si, après avoir supprimé les crédits, nous maintenions une dépense financée par des crédits qui n'existent plus. Par conséquent, comme il est certain qu'une navette interviendra avant la fin du vote du budget, il sera loisible au Sénat à ce moment-là de rétablir des crédits et des emplois momentanément supprimés.

Je demande au Sénat de suivre la commission des finances et de voter notre amendement. Je répète que cela ne préjuge en rien le vote sur le fonds d'investissement routier que nous émettrons la semaine prochaine, surtout si les explications et, peut-être des dispositions nouvelles proposées par le Gouvernement amènent le Sénat à adopter une position beaucoup moins rigoureuse que celle qui a été adoptée en première lecture.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je ne voudrais pas prolonger le débat, mais il ne faut pas que le désir d'un perfectionnisme de procédure nous amène à compliquer inutilement nos travaux et à ouvrir une navette dans le désir légitime qu'a le Sénat de se prononcer sur le fonds d'investissement routier. S'il supprime ce fonds lundi prochain, par voie de conséquence nous serons amenés, au cours de la navette et si cette suppression est maintenue, à supprimer à notre tour les prélèvements, tels que celui-ci, sur les crédits de ce fonds affectés aux travaux publics. Si par contre le fonds routier est maintenu, ce malheureux crédit, auquel personne ne veut de mal, se trouvera être voté conforme.

Comme je souhaite et ai des raisons d'espérer que le vote de lundi sera favorable, qu'on ne nous oblige pas à faire une navette pour une somme de six millions, puisque de toute façon la liberté du Sénat est entière quant au fonds routier lui-même.

M. Raymond Brun. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Brun.

M. Raymond Brun. On pourrait simplifier le débat en demandant à M. le secrétaire d'Etat de nous indiquer dès ce soir les crédits qu'il compte ajouter au fonds d'investissement routier. (*Rires.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par le Gouvernement.

(*Après une première épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, repousse l'amendement.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III, avec la somme de + 43.527.191 nouveaux francs résultant du vote de l'amendement de M. Nayrou.

(*Le titre III, avec cette somme, est adopté.*)

M. le président. « Titre IV (Interventions publiques) : + 23 millions 416.039 nouveaux francs. »

La parole est à Mme Cardot.

Mme Marie-Hélène Cardot. J'ai demandé à prendre la parole sur le chapitre et vous vous doutez bien pourquoi. Je voudrais vous entretenir, en mon nom et au nom de M. Tinant, de la liaison Nord-Sud mer du Nord-Méditerranée, avec bien entendu l'aménagement de la Meuse. Les nombreuses et insistantes interventions qu'à l'occasion de ce budget nous avons entendues prouvent combien elles sont indispensables pour l'économie de notre pays. Vous allez me dire que vous avez déjà répondu mais je veux insister.

A Marseille, puisque M. le Président de la République a dit : « La décision est prise », c'est évidemment très encourageant ; alors ne nous décevez pas. Le conseil général des Ardennes a voté les crédits pour les études du projet de canalisation de la Meuse. Le dossier sera prêt en 1962, en accord avec le comité d'étude ; je vous supplie d'inscrire au plan ce projet. La génération qui nous suivra concevrait difficilement qu'on puisse aller d'Amsterdam ou de Rotterdam à Constanza sur la mer Noire avec des péniches de 2.000 tonnes, ce qui aura lieu dans trois ou quatre ans, mais qu'on ne puisse pas aller jusqu'à Marseille. Elle concevrait aussi difficilement que l'expansion de la Rhur passe avant celle de la France. Question cruciale et primordiale, la pauvreté de notre navigation fluviale est humiliante pour les Ardennais. La Belgique a fait d'énormes sacrifices, vous le savez bien et à Givet il faut décharger les péniches belges de 1.300 tonnes en raison de l'insuffisance de notre voie d'eau.

Soyez convaincu, monsieur le ministre, car vous ne le paraissez guère, de l'urgence de la réalisation de ce grand projet pour notre économie nationale, pour la place éminente qui doit revenir à la France dans le Marché commun. Nous vous demandons qu'une ligne soit inscrite dans le budget prévoyant l'aménagement d'une voie d'eau navigable digne de notre pays, reliant le Nord au Sud. Nous comptons sur votre dynamisme, sur votre habileté coutumière, sur votre action efficiente pour arbitrer puisque — je le répète — le chef de l'Etat en est tout à fait d'accord. (*Applaudissements.*)

M. le président. Par amendement n° 126, MM. Nayrou, Darou et les membres du groupe socialiste proposent de supprimer le crédit figurant au titre IV.

La parole est à M. Nayrou.

M. Jean Nayrou. Mes chers collègues, ce matin j'ai attiré l'attention de M. le ministre des travaux publics sur le sort des cheminots anciens combattants. Je n'ai pas retrouvé tout à l'heure, dans ce qu'il nous a dit à la tribune, un reflet de cette préoccupation et je le regrette beaucoup.

J'ai été amené, avec mon collègue et ami M. Darou, à présenter cet amendement qui supprime la totalité du titre IV, pour demander au Gouvernement de suivre la question, de se pencher sur la corporation des cheminots anciens combattants. Dans beaucoup d'administrations publiques où la productivité augmente, il est de coutume d'accorder des indemnités, de donner des augmentations de fin d'année. Pour les cheminots, il n'en n'a jamais été ainsi et parmi les catégories de cheminots il en est une qui se trouve particulièrement lésée puisque, dans d'autres administrations ou entreprises nationalisées, le bénéfice de la double campagne est acquis aux anciens combattants.

C'est pour que les cheminots anciens combattants puissent en bénéficier que nous avons déposé cet amendement. Je rappelle qu'à l'Assemblée nationale le même avantage avait été sollicité du Gouvernement. Il avait été suggéré d'étaler la dépense sur plusieurs années, trois années par exemple.

Dans ces conditions, en priant M. le secrétaire d'Etat aux finances d'être un petit peu moins financier mais un peu plus social, je demande au Gouvernement d'accepter mon amendement, en tout cas je demande au Sénat de le voter.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* La commission des finances n'a pas été saisie de l'amendement défendu par notre collègue M. Nayrou, mais elle a eu à connaître d'un autre amendement semblable qui avait été déposé à l'Assemblée nationale par M. Catalifaud et qui avait été adopté, sinon à la quasi-unanimité, en tout cas à une assez forte majorité.

L'objet de l'amendement de M. Nayrou, comme il vient de le dire, est de faire justice aux anciens combattants. Nous ne pouvons pas, à la commission des finances, nous opposer à l'amendement étant donné que, lorsque nous avons discuté du budget, nous étions en présence d'un titre IV supprimé à l'Assemblée nationale pour les mêmes raisons que celles qu'invoque M. Nayrou.

En conséquence, la commission des finances laisse le Sénat juge de sa décision.

M. Auguste-François Billiemaz. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Billiemaz.

M. Auguste-François Billiemaz. La commission des affaires économiques avait déposé un amendement qui, dons son esprit, rejoint l'amendement de M. Nayrou, tout en s'inspirant d'autres considérations. C'est pourquoi je me permets de prendre la parole, car si l'amendement de notre collègue était voté, le nôtre n'aurait plus d'objet.

M. le président. Je dois indiquer au Sénat que je suis saisi d'un autre amendement, émanant en effet de M. Billiemaz, au nom de la commission des affaires économiques, et qui tend à réduire le crédit du titre IV de 7.411.000 nouveaux francs.

Cet amendement tendant à une réduction de crédit, je dois logiquement appeler le Sénat à se prononcer d'abord sur la suppression du crédit proposée par le premier amendement.

Sur cet amendement, quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics. En fait, il y a deux problèmes. En reprenant mes notes, je me suis aperçu que je n'avais pas répondu au sujet des cheminots anciens combattants, bien que j'aie dépassé le temps que je m'étais imparti dans la discussion générale.

Par conséquent, sur ce plan particulier, je voudrais dire à l'honorable intervenant que c'est en effet un problème extrêmement préoccupant, puisque depuis treize ans il est soulevé chaque année au moment de la discussion du budget. Sous les régimes les plus différents et avec des gouvernements de tendances politiques très différentes, on n'a jamais pu réussir à faire avancer la question parce qu'à l'origine, lorsque, à Electricité de France ou dans la fonction publique, on évoquait la double campagne, à ce moment précis, du côté de la Société nationale des chemins de fer français c'étaient d'autres formules que l'on recherchait pour son statut.

Maintenant, la grosse difficulté est de voir ce qu'étaient à l'époque les avantages qui avaient poussé la Société nationale des chemins de fer français dans un autre domaine cependant qu'elle s'orientait vers la bonification de campagne.

Avec le ministre des anciens combattants — et en liaison avec le ministre des finances — nous cherchons à examiner des situations telles qu'elles étaient en 1948 et 1949 et à voir ce qui peut être fait pour donner quelque avantage aux cheminots anciens combattants. Sur la forme, M. Courrière a fait une petite erreur qui n'entache en rien le fonds. A l'Assemblée nationale, l'amendement de M. Catalifaud n'a pas été voté. Il s'agissait seulement du refus du titre IV du budget. L'amendement de M. Catalifaud a été considéré par la commission des finances comme n'étant pas recevable en vertu de l'article 42 de la loi organique en matière de finances.

C'est sur la forme que me paraît être la réalité de la situation.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Si je comprends bien, monsieur le ministre, vous venez d'évoquer l'article 42.

M. le ministre des travaux publics. Je vous demande s'il est applicable

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* La commission des finances ne considère pas que l'article 42 soit applicable.

M. le président. Si personne ne demande la parole, je vais consulter sur l'amendement.

M. Jean Bardol. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

M. le président. La parole est à M. Bardol, pour explication de vote.

M. Jean Bardol. D'accord avec mon ami M. Vallin, je tiens à dire que nous ne pouvons pas admettre qu'une quelconque discrimination par rapport aux autres personnels du secteur privé ou du secteur public frappe les cheminots anciens combattants. Comme les autres, ceux-ci doivent bénéficier de l'indemnité de double campagne. Ce n'est que justice et, dans ces conditions, nous voterons l'amendement présenté par M. Nayrou.

M. Jean Nayrou. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Nayrou.

M. Jean Nayrou. Si j'ai bien compris les explications qui ont été fournies par les rapporteurs et par le ministre lui-même, il se trouve qu'au moment où l'on a poursuivi une politique de réduction du nombre des cheminots, la productivité de la S. N. C. F. est allée croissante. Dans ces conditions, on ne comprend pas pourquoi dans une entreprise nationale, qui est une entreprise prospère... (*Rires et exclamations à droite.*)

Parfaitement. C'est ce qu'on nous a expliqué souvent, la S. N. C. F., je l'ai dit ce matin, est une des entreprises qui font honneur à notre pays. (*Marques d'approbation à gauche et à l'extrême gauche.*)

M. Jean Bardol. Absolument. Bravo !

M. Jean Nayrou. Je répète qu'il est navrant, en présence d'un réel effort de productivité, de constater que les cheminots anciens combattants sont brimés, par rapport à des catégories semblables ; dans ces conditions, non seulement je maintiens mon amendement, mais je dépose, au nom du groupe socialiste, une demande de scrutin public. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre explication de vote ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 126.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin (n° 7) :

Nombre des votants	76
Nombre des suffrages exprimés	74
Majorité absolue des suffrages exprimés	38
Pour l'adoption	66
Contre	8

Le Sénat a adopté.

En conséquence, les crédits figurant au titre IV sont supprimés et l'amendement n° 109 de la commission des affaires économiques n'a plus d'objet.

Je donne maintenant lecture de la partie de l'état D concernant la section I. — Travaux publics et transports.

ETAT D

(Dépenses en capital. — Mesures nouvelles.)

Titre V (Investissements exécutés par l'Etat) :

« Autorisations de programme : 328.600.000 nouveaux francs ». — *(Adopté.)*

« Crédits de paiements : 86.052.000 nouveaux francs. »

Par amendement n° 120, MM. Defferre, Jager et Pinton proposent de réduire les crédits de paiement du titre V de 28 millions 200.000 nouveaux francs.

La parole est à M. Pinton.

M. Auguste Pinton. J'ai déjà donné toutes les explications sur cet amendement. Je rappelle simplement que, pour rendre service au Gouvernement et pour que le Sénat puisse voter le plan, il est nécessaire de voter cet amendement afin d'amener le Gouvernement à reconsidérer sa position sur la liaison Mer du Nord-Méditerranée.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* La commission des finances n'ayant pas eu connaissance de cet amendement s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics. En tant que ministre des travaux publics, je ne puis accepter une diminution des crédits consacrés aux voies navigables de façon à en obtenir davantage dans un autre document budgétaire. Je ne crains qu'une chose, c'est que le ministre des finances cède à la tentation que vous lui offrez et accepte l'amendement en indiquant que l'on pourra remettre à plus tard les travaux que vous et moi estimons indispensables maintenant.

J'ai dit tout à l'heure, mais je n'ai peut-être pas été très bien compris, que la discussion porterait sur le plan et que vous risquiez, en me sanctionnant, de sanctionner bien autre chose que ce que vous vouliez.

Ayant pris très clairement conscience de vos doléances — il eût été difficile qu'il en fût autrement — et quelle que soit la légitimité du désir qui a animé les auteurs de l'amendement — Mme Cardot avait d'ailleurs ajouté la Meuse aux autres *branches* — je leur demande de le retirer.

M. Auguste Pinton. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pinton.

M. Auguste Pinton. Monsieur le ministre, je vous sais un trop bon avocat pour être persuadé que vous plaiderez le dossier des voies navigables avec un talent tel que nous arriverons au seul résultat que nous souhaitons : voir préciser la position du Parlement d'abord, puis celle du Gouvernement.

C'est pourquoi je demande au Sénat de bien vouloir voter l'amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, le Sénat, par assis et levé, repousse l'amendement.)

M. Auguste Pinton. Je prends acte que la majorité de cette assemblée se prononce, quelle qu'en soit la formule, contre la liaison Rhône-Rhin.

M. Julien Brunhes. Absolument pas ! Il s'agit, en l'occurrence, de ne pas supprimer les crédits du ministère des travaux publics.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix les crédits de paiement au chiffre de 86.052.000 nouveaux francs.

(Les crédits de paiement du titre V, avec ce chiffre, sont adoptés.)

M. le président. « Titre VI (Subventions d'investissement accordées par l'Etat) :

« Autorisations de programme : 21.600.000 nouveaux francs. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement : 4.320.000 nouveaux francs. » — *(Adopté.)*

Nous avons achevé l'examen du budget du ministère des travaux publics et des transports, section I. — Travaux publics et transports.

— 5 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale demande que lui soit renvoyé pour avis le projet de loi complétant la législation sur la protection du patrimoine historique et esthétique de la France et tendant à faciliter la restauration immobilière (n° 55, 1961-1962) dont la commission des affaires culturelles est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 6 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique précédemment fixée à demain matin, vendredi 24 novembre, à neuf heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962, adopté par l'Assemblée nationale [N°s 52 et 53 (1961-1962). — M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

Deuxième partie : moyens des services et dispositions spéciales :

Prestations sociales agricoles :

M. Max Monichon, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ;

M. André Dulin, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales.

Articles 45, 46, 46 *bis* et 47 du projet de loi.

Agriculture :

MM. Paul Driant et Geoffroy de Montalembert, rapporteurs spéciaux de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ;

M. Marc Pauzet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

Article 47 *bis* du projet de loi.

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ...

La séance est levée.

(La séance est levée à minuit.)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,

HENRY FLEURY.

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 21 novembre 1961.

Page 1723, 1re colonne, au 5e alinéa, intervention de M. Joseph Raybaud :

Au lieu de : « 500.000 nouveaux francs » ;

Lire : « 50.000 nouveaux francs ».

Propositions de la conférence des présidents.

La conférence des présidents a fixé comme suit l'ordre des prochains travaux du Sénat :

A. — Vendredi 24 novembre 1961, neuf heures trente, après-midi et soir jusqu'à minuit :

Ordre du jour prioritaire :

1° Budget des prestations sociales agricoles, discussion générale jusqu'à onze heures au plus tard ; titres et articles jusqu'à douze heures trente au plus tard ;

2° Budget de l'agriculture, discussion générale.

B. — Samedi 25 novembre 1961, neuf heures trente, après-midi et soir jusqu'à minuit :

Ordre du jour prioritaire :

1° Suite du budget de l'agriculture, jusqu'à dix heures au plus tard ; titres et articles jusqu'à douze heures trente au plus tard ;

2° Discussion du projet de loi de finances pour l'Algérie pour 1962 et du budget des affaires algériennes, discussion générale jusqu'à dix-huit heures au plus tard ; titres et articles jusqu'à vingt heures au plus tard.

3° Budget des postes et télécommunications et budget de la caisse nationale d'épargne discussion jusqu'à vingt-trois heures trente ; titres et articles : minuit.

C. — Dimanche 26 novembre 1961, neuf heures trente, après-midi et soir :

Ordre du jour prioritaire :

1° Budget des affaires économiques ;

2° Budget du commissariat général au plan ;

3° Suite et fin du budget de la coopération ;

4° Suite et fin du budget de l'éducation nationale ;

5° Eventuellement, suite et fin du budget des travaux publics et des transports (aviation civile et marine marchande), votes jusqu'à dix-neuf heures trente au plus tard ;

6° Suite et fin du budget de l'intérieur, à partir de vingt-et-une heure trente.

D. — Lundi 27 novembre 1961, neuf heures trente, après-midi et soir :

Ordre du jour prioritaire :

a) De neuf heures trente à douze heures :

1° Budget de l'information ;

Budget des finances (charges communes) ;

3° Budget des services généraux du Premier ministre (suite et fin) ;

4° Budget des services financiers ;

5° Budget des monnaies et médailles ;

6° Budget de la Légion d'honneur ;

7° Budget de l'ordre de la Libération.

b) A quinze heures et le soir :

1° Comptes spéciaux du trésor ;

2° Examen des articles non joints à l'examen des crédits ;

3° Taxes parafiscales (art. 44 *bis*) ;

4° Budget de la radiodiffusion-télévision française ;

5° Examen des articles non joints à l'examen des crédits (suite).

E. — Mardi 28 novembre 1961, matin, après-midi et soir :

Ordre du jour prioritaire :

1° Suite et fin de l'ordre du jour du lundi 27 novembre ;

2° Deuxième délibération éventuelle sur le projet de loi de finances pour 1962 ;

3° Vote sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 1962 ;

F. — Jeudi 30 novembre 1961, à neuf heures trente et après-midi :

I. — Ordre du jour prioritaire :

1° Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi (n° 67, session 1961-1962), modifié par l'Assemblée nationale, relatif au régime de la production et de la distribution de l'énergie dans le département de la Martinique ;

2° Discussion du projet de loi (n° 75, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-1021 du 12 septembre 1961 modifiant les tarifs des droits de douane d'importation ;

3° Discussion du projet de loi (n° 74, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-482 du 15 mai 1961 modifiant le tarif des droits de douane d'importation ;

4° Discussion du projet de loi (n° 73, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-956 du 24 août 1961 modifiant le tarif des droits de douane d'importation ;

5° Discussion du projet de loi (n° 72, session 196-1962), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-1053 du 20 septembre 1961 modifiant le tarif des droits de douane d'exportation applicable à la sortie du territoire douanier ;

6° Discussion du projet de loi (n° 71, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 60-921 du 6 septembre 1960 portant réduction, en régime de communauté économique européenne, des droits de douane d'importation applicables aux tabacs bruts ou fabriqués importés en Corse ;

7° Discussion du projet de loi (n° 70, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, ratifiant le décret n° 60-718 du 13 juillet 1960 portant rejet partiel de la délibération n° 19 du 9 février 1960 de l'Assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie et dépendances portant exonération des droits de douane sur le matériel destiné à la recherche minière et aux études de préparation des minerais ;

8° Discussion du projet de loi (n° 69, session 1961-1962), adpoté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-695 du 3 juillet 1961 modifiant les tarifs des droits de douane d'importation en ce qui concerne le café torréfié de la rubrique n° 09-01 A II ;

9° Discussion du projet de loi (n° 68, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord relatif à l'extension du régime des contingents tarifaires à l'ancienne zone Nord du Maroc et à la province de Tanger, signé à Rabat le 21 juin 1961 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume du Maroc ;

10° Discussion du projet de loi (n° 48, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de la convention entre la France et la Suisse relative à la situation, au regard des législations d'allocations familiales, de certains exploitants suisses de terres françaises, signée à Paris le 24 septembre 1958 :

11° Discussion du projet de loi (n° 1, session 1960-1961) relatif à la cessation des paiements des sociétés coopératives agricoles et des unions de coopératives agricoles.

II. — Ordre du jour complémentaire :

Discussion des conclusions du rapport sur la proposition de résolution (n° 51, session 1961-1962) de M. Antoine Courrière et plusieurs de ses collègues tendant à la nomination d'une commission d'enquête sur les événements du 17 octobre 1961 et des jours suivants.

La conférence des présidents a, d'autre part, fixé :

1° Au mardi 5 décembre 1961 la discussion des questions orales avec débat :

a) De M. Edouard Le Bellegou à M. le ministre des affaires étrangères sur la politique qu'il entend suivre au regard de l'évolution de la situation à Berlin (n° 101) ;

b) De M. Etienne Dailly et de M. Guy Petit à M. le Premier ministre (nos 113 et 114) sur la souveraineté française au Sahara et la politique du Gouvernement sur ce sujet, questions dont la conférence des présidents a prononcé la jonction ;

2° Au mardi 12 décembre 1961 la discussion de la question orale avec débat de M. Vincent Rotinat à M. le ministre des armées sur la politique française de défense, notamment en ce qui concerne la modernisation des armements et l'adaptation de nos forces armées à leurs obligations internationales (n° 120).

ANNEXE

au procès-verbal de la conférence des présidents.

(Application de l'article 19 du règlement.)

NOMINATIONS DE RAPPORTEURS

AFFAIRES CULTURELLES

M. de Maupeou a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 55, session 1961-1962) complétant la législation sur la protection du patrimoine historique et artistique de la France et tendant à faciliter la restauration immobilière.

AFFAIRES ÉCONOMIQUES

M. Jean Bertaud a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 67, session 1961-1962), modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, relatif au régime de la production et de la distribution de l'énergie dans le département de la Martinique.

M. Brun a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 68, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord relatif à l'extension du régime des contingents tarifaires à l'ancienne zone Nord du Maroc et à la province de Tanger, signé à Rabat le 21 juin 1961 entre le Gouvernement de la République française et de Gouvernement du royaume du Maroc.

M. Lafleur a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 69, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-695 du 3 juillet 1961 modifiant les tarifs des droits de douane d'importation en ce qui concerne le café torréfié de la rubrique n° 09-01 A II.

M. Lafleur a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 70, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, ratifiant le décret n° 60-718 du 13 juillet 1960 portant rejet partiel de la délibération n° 198 du 9 février 1960 de l'Assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie et dépendances, portant exonération des droits de douane sur le matériel destiné à la recherche minière et aux études de préparation des minerais.

M. Pams a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 71, sesssion 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 60-921 du 6 septembre 1960 portant réduction, en régime de Communauté économique européenne, des droits de douane d'importation applicables aux tabacs bruts ou fabriqués importés en Corse.

M. Gadoin a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 72, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-1053 du 20 septembre 1961 modifiant le tarif des droits de douane d'importation applicable à la sortie du territoire douanier.

M. Villoutreys a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 73, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-956 du 24 août 1961 modifiant le tarif des droits de douane d'importation.

M. du Halgouët a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 74, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-482 du 15 mai 1961 modifiant le tarif des droits de douane d'importation.

M. Cornat a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 75, session 1961-1962), adopté par l'Assemblée nationale, portant ratification du décret n° 61-1021 du 12 septembre 1961 modifiant les tarifs des droits de douane d'importation.

AFFAIRES SOCIALES

M. Chazalon a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 355, session 1960-1961), accordant des congés non rémunérés aux travailleurs salariés et apprentis en vue de favoriser la formation de cadres et animateurs pour la jeunesse, dont la commission des finances est saisie au fond.

LOIS

M. Prélot a été nommé rapporteur de la proposition de loi organique (n° 66, session 1961-1962), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958 portant loi organique autorisant exceptionnellement les parlementaires à déléguer leur droit de vote.

M. Geoffroy a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 55, session 1961-1962), complétant la législation sur la protection du patrimoine historique et esthétique de la France et tendant à faciliter la restauration immobilière, dont la commission des affaires culturelles est saisie au fond.

Remplacement d'un sénateur.

M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes a fait connaître à M. le président du Sénat que M. Mohamed Megdoud est appelé à remplacer, en application de l'article 5 de l'ordonnance n° 58-1097 du 15 novembre 1958 et de l'article 39 de l'ordonnance n° 58-1098 du 15 novembre 1958, M. Salah Benacer, sénateur de la circonscription de Tizi-Ouzou, décédé le 12 novembre 1961.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 23 NOVEMBRE 1961

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 75. — *Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au* Journal officiel; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

2200. — 23 novembre 1961. — **M. Maurice Coutrot** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il entend rapidement régler le préjudice de carrières des inspecteurs centraux et des inspecteurs, anciens sous-chefs de service du Trésor exerçant les fonctions de percepteur et de chefs de service du Trésor, du fait principalement de leur élimination abusive des avantages du glissement de classe (ou d'échelon) institué par le décret du 22 juin 1946. En effet, leur exclusion du bénéfice de ce décret leur fait perdre, en fait, l'avantage d'une nomination légale en deuxième classe, 1er échelon, pour la raison inadmissible que les anciens stagiaires avaient débuté en 4e classe, cette situation étant parfaitement établie lors de l'intervention du décret statutaire de 1930.

2201. — 23 novembre 1961. — **M. Marcel Lambert** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les personnes faisant l'acquisition d'un véhicule automobile en cours d'année, et en tout état de cause avant le renouvellement des vignettes, arrivent à régler six fois la taxe prévue au taux plein avant que leurs véhicules n'aient atteint cinq ans d'âge. Il semble souhaitable de prendre toutes dispositions pour que l'esprit de la loi soit respecté et que le règlement de la taxe différentielle après cinq échéances pleines bénéficie ensuite de la réduction prévue par la loi. Exemple. — Acquisition en juin 1957, vignette 1957; 1er décembre 1957, vignette 1958; 1er décembre 1958, vignette 1959; 1er décembre 1959, vignette 1960; 1er décembre 1960, vignette 1961; 1er décembre 1961, vignette 1962. Total : six vignettes à taux plein pour cinq ans d'âge.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du jeudi 23 novembre 1961.

SCRUTIN (N° 7)

Sur l'amendement (n° 126) de MM. Jean Nayrou et Marcel Darou tendant à supprimer le crédit concernant le ministère des travaux publics et transports inscrit au titre IV de l'état C du projet de loi de finances pour 1962.

Nombre des votants 75
Nombre des suffrages exprimés 73
Majorité absolue des suffrages exprimés 37

Pour l'adoption 65
Contre 8

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Jean de Bagneux.
Jean Bardol.
Auguste-François Billiemaz.
Robert Bouvard.
Joseph Brayard.
Martial Brousse.
Florian Bruyas.
Robert Burret.
Roger Carcassonne.
Mme Marie-Hélène Cardot
Michel Champleboux.
André Chazalon.
Henri Cornat.
Yvon Coudé du Foresto.
Antoine Courrière.
Maurice Coutrot.
Etienne Dailly.
Marcel Darou.
Léon David.
Gaston Defferre.
Claudius Delorme.
Emile Dubois (Nord).
Hubert Durand.
Jules Emaille.
Jean Errecart.
Yves Estève.
Jacques Gadoin.

Pierre Garet.
Jean Geoffroy.
Léon-Jean Grégory.
Georges Guille.
Léon Jozeau-Marigné.
Roger Lagrange.
Marcel Lambert.
Georges Lamousse.
Robert Laurens.
Georges Marie-Anne.
Louis Martin.
Jacques Ménard.
Léon Messaud.
Gérard Minvielle.
Paul Mistral.
André Monteil.
Gabriel Montpied.
Marius Moutet.
Charles Naveau.
Jean Nayrou.
Jean Noury.
Gaston Pams.
Gustave Philippon.
Auguste Pinton.
Michel de Pontbriand.
Mlle Irma Rapuzzi.
Joseph Raybaud.
Jean-Paul de Rocca Serra.
François Schleiter.
Abel Sempé.
Charles Suran.
René Tinant.
René Toribio.
Ludovic Tron.
Fernand Verdeille.
Maurice Vérillon.
Michel Yver.
Joseph Yvon.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Jean Brajeux.
Raymond Brun.
Gérald Coppenrath.
Robert Gravier.
Roger Lachèvre.
Marcel Lebreton.
Pierre de Villoutreys.

Se sont abstenus :

MM. Etienne Le Sassier-Boisauné et Paul Pelleray.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Mohamed Saïd Abdellatif.
Youssef Achour.
Ahmed Abdallah.
Gustave Alric.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
André Armengaud.
Fernand Auberger.
Emile Aubert.
Marcel Audy.
Octave Bajeux.
Clément Balestra.
Paul Baratgin.
Edmond Barrachin.
Jacques Baumel.
Maurice Bayrou.
Joseph Beaujannot.
Mohamed Belabed.
Sliman Belhabich.
Amar Beloucif.
Mouâaouia Bencherif.
Jean Bène.
Ahmed Bentchicou.
Lucien Bernier.
Jean Bertaud.
Jean Berthoin.
Général Antoine Béthouart.
René Blondelle.
Raymond Boin.
Edouard Bonnefous (Seine-et-Oise).
Raymond Bonnefous (Aveyron).
Georges Bonnet.
Jacques Bordeneuve.
Albert Boucher.
Ahmed Boukikaz.
Marcel Boulangé (Territoire de Belfort).
Georges Boulanger (Pas-de-Calais).
Jean-Marie Bouloux.
Amédée Bouquerel.
Jean-Eric Bousch.
Marcel Brégégère.
Julien Brunhes.
Robert Bruyneel.
Gabriel Burgat.
Omer Capelle.
Maurice Carrier.
Ahmed Chabaraka.
Marcel Champeix.
Maurice Charpentier.
Adolphe Chauvin.
Robert Chevalier (Sarthe).
Paul Chevallier (Savoie).
Pierre de Chevigny.
Bernard Chochoy.
Emile Claparède.
Jean Clerc.
Georges Cogniot.
André Colin.
André Cornu.
Louis Courroy.
Mme Suzanne Crémieux.
Georges Dardel.
Francis Dassaud.
Jean Deguise.
Alfred Dehé.
Jacques Delalande.
Vincent Delpuech.
Mme Renée Dervaux.
Marc Desaché.
Jacques Descours Desacres.
Henri Desseigne.
Paul Driant.
Hector Dubois (Oise).
René Dubois (Loire-Atlantique).
Roger Duchet.
Jacques Duclos.
Baptiste Dufeu.
André Dulin.
Claude Dumont.
Charles Durand.
Emile Durieux.
Adolphe Dutoit.
René Enjalbert.
Pierre Fastinger.
Edgar Faure.
Manuel Ferré.
André Fosset.
Jean-Louis Fournier.
Charles Fruh.
Général Jean Ganeval.
Roger Garaudy.
Etienne Gay.
Jean de Geoffre.
Victor Golvan.
Lucien Grand.
Louis Gros.
Georges Guéril.
Mohamed Gueroui.
Paul Guillaumot.
Raymond Guyot.
Djilali Hakiki.
Roger du Halgouet.
Yves Hamon.
Jacques Henriet
Roger Houdet.
Emile Hugues.
Alfred Isautier.
René Jager.
Eugène Jamain.
Louis Jung.
Paul-Jacques Kalb.
Mohamed Kamil.
Michel Kauffmann.
M'Hamet Kheirate.
Michel Kistler.
Jean Lacaze.
Jean de Lachomette.
Bernard Lafay.
Henri Lafleur.
Pierre de La Gontrie.
Mohammed Larbi Lakhdari.
Adrien Laplace.
Charles Laurent-Thouverey.
Guy de La Vasselais.
Arthur Lavy.
Francis Le Basser.
Edouard Le Bellegou.
Jean Lecanuet.
Modeste Legouez.
Marcel Legros.
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
François Levacher.
Paul Lévêque.
Louis Leygue.
Waldeck L'Huillier.
Robert Liot.
Henri Longchambon.
Jean-Marie Louvel.
Roger Marcellin.
Pierre Marcilhacy.
Jacques Marette.
André Maroselli.
Georges Marrane.
Jacques Masteau.
Pierre-René Mathey.
Jacques de Maupeou.
Mohamed Megdoud.
Roger Menu.
Ali Merred.
Pierre Métayer.
François Mitterrand.
Mohamed el Messaoud Mokrane.
Marcel Molle.
Max Monichon.
François Monsarrat.
Claude Mont.
René Montaldo.
Geoffroy de Montalembert.
Léopold Morel.
Roger Morève.
Léon Motais de Narbonne.
Eugène Motte.
Menad Mustapha.
Louis Namy.
Labidi Neddaf.
François de Nicolay.
Hacène Ouella.
Henri Parisot.
Guy Pascaud.
François Patenôtre
Pierre Patria.
Gilbert Paulian.
Paul Pauly.
Henri Paumelle.
Marc Pauzet.
Marcel Pellenc.
Lucien Perdereau.
Jean Péridier.
Hector Peschaud.
Général Ernest Petit (Seine).
Guy Petit (Basses-Pyrénées).
Paul Piales.
Jules Pinsard.
André Plait.
Alain Poher
Joseph de Pommery.
Georges Portmann
Marcel Prélot.
Henri Prêtre.
Etienne Rabouin.
Georges Repiquet.
Etienne Restat.
Paul Ribeyre.
Jacques Richard.
Eugène Ritzenthaler.
Eugène Romaine.
Vincent Rotinat
Alex Roubert.
Georges Rougeron.
Louis Roy
Abdelkrim Sadi.
Laurent Schiaffino.
Charles Sinsout.
Edouard Soldani.
Robert Soudant.
Jacques Soufflet.
Paul Symphor.
Edgar Tailhades.
Gabriel Tellier.
Jean-Louis Tinaud.
Camille Vallin.
Emile Vanrullen.
Jacques Vassor.
Mme Jeannette Vermeersch.
Jacques Verneuil.
Etienne Viallanes.
Jean-Louis Vigier.
Joseph Voyant.
Paul Wach.
Raymond de Wazières.
Mouloud Yanat.
Modeste Zussy.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Al Sid Cheikh Cheikh.
Abdennour Belkadi.
Brahim Benali.
Henri Claireaux.
Jacques Faggianelli.
Jean Fichoux.
Maurice Lalloy.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Sénat, et M. André Méric, qui présidait la séance.

Ont délégué leur droit de vote :
(Art. 63 et 64 du règlement.)

MM. Gustave Alric à M. Jacques Descours Desacres.
Al Sid Cheikh Cheikh à M. Mohamed Kamil.
René Blondelle à M. Hector Dubois.
Raymond Boin à M. Pierre-René Mathey.
Marcel Boulangé à M. Paul Symphor.
Jean-Eric Bousch à M. Jean Bertaud.
Robert Bouvard à M. Marcel Lambert.
Florian Bruyans à M. Claudius Delorme.
Roger Carcassonne à M. Roger Lagrange.
Michel Champleboux à M. Jean Nayrou.
Emile Claparède à M. Guy Pascaud.
Henri Cornat à M. Léon Jozeau-Marigné.
Georges Dardel à M. Pierre Métayer.
Francis Dassaud à M. Marcel Darou.
Charles Durand à M. Omer Capelle.
Yves Estève à M. Michel de Pontbriand.
Jacques Gadoin à M. Auguste-François Billiemaz.
Jean Geoffroy à M. Fernand Verdeille.
Robert Gravier à M. Joseph de Pommery.
Yves Hamon à M. Jean Errecart
Jacques Henriet à M. Etienne Le Sassier-Boisauné.
Pierre de La Gontrie à M. Jules Pinsard.
Robert Laurens à M. Hubert Durand.
Marcel Lebreton à M. Modeste Legouez.
Marcel Molle à M. Max Monichon.
Gabriel Montpied à M. René Toribio.
Paul Piales à M. Marc Pauzet.
Etienne Restat à M. André Dulin.
Vincent Rotinat à M. Lucien Grand.
Georges Rougeron à M. Jean-Louis Fournier.
Edouard Soldani à M. Clément Balestra.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants	76
Nombre des suffrages exprimés	74
Majorité absolue des suffrages exprimés	38
Pour l'adoption	66
Contre	8

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.